



جامعة Jordan

كلية الاقتصاد

قسم الاقتصاد والتخطيط

مجلد
ج ١
٢٠١٢
عشر

اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية



رسالة قدمت لنيل درجة الماجستير



اعداد

٢/٥٩

خاميل محمد ديب ياسين

بإشراف

الأستاذ الدكتور اسماعيل شعبان

١٩٩١ م

١٤١١ هـ

- الأهدى -

=

كلما اتسع السمع كلما ضاقت العبارة .

الى والدي

أمي . . أبي

اللذان رباني وكانا لي مثالا في التضحية والعطاء .

واعترافا مني بفضلهما أهديهما هذه الرسالة .

خليل

مناقشة الأطروحة

لقد تمت مناقشة أطروحة الماجستير ذات العنوان " اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية " المعدة من قبل الباحث خليل ياسمين تحت اشراف
الاستاذ الدكتور اسماعيل شحبان في يوم
الواقع في تاريخ / / ١٩٩١ م ، الموافق / / ١٤١١ هـ .

- شهادة -

أشهد بأن العمل الموصوف في هذه الرسالة هو نتيجة بحث قام
به المرشح (الطالب) تحت اشراف الاستاذ الدكتور اسماعيل شعبان في
قسم الاقتصاد والتخطيط من كلية الاقتصاد في جامعة حلب .

وأى رجوع الى بحث آخر في هذا الموضوع مؤثق في النص .

الشرف على الدراسة

المرشح

الاستاذ الدكتور اسماعيل شعبان

خليل محمد ديب ياسين



التاريخ : ١٦ / ٣ / ١٩٩١

CERTIFICATE

It is hereby certified that the work described in
this thesis is the result of the author's own investigations
under the supervision of Prof. Dr. Ismail ISHA'ABAN in the
Department of Economy and Planning University Of Aleppo
Faculty of Economics and any reference to other researchers
work has been duly acknowledged in the text.

.....
Candidate

.....
Director of Studies

Date:



أُصرح بأن هذا البحث " اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية " لم يسبق أن قيل للحصول على أية شهادة ، ولا هو مقدم حالياً للحصول على شهادة أخرى .

الباحث

خليل ياسين

- كلمة شكر -

ربما تم الوصول بهذا العمل المتواضع الى ما هو عليه الآن ، كانت رحلة طويلة وشاقة ، بسبب شق الطرق في هذا المجال ، وما رافقه من معاناة سببتها قلة الاحصائيات اللازمة في هذا المجال وصعوبة الدراسات الميدانية التي استطعنا التغلب على الكثير منها .

هذا وان كانت الدراسات الاقتصادية تقاس بنتائجها العلمية - الاقتصادية الجديدة ، فقد عملنا جاهدين للوصول الى نتائج مدعومة بالأرقام تثبت مدى ربحية بناء اسطول عربي سوري يمكنه توظيف الملايين من الدولارات ما يدفع للغير سنويا ، وتحقيق الملايين من الدولارات كأجور لما يمكن أن نخدم به الخير .

ولاشك أن لجاستنا المميزه ، ولكليتنا الغالية ولقسم الاقتصاد والتخطيط ولشأناتي الكرام الفضل الكبير في دعم مسيرتي للوصول بهذا العمل الى ما هو عليه .

ولا يسعني الا أن أخص بالشكر الجزيل استاذي الكريم الاستاذ المشرف الدكتور اسماعيل شعبان على توجيهاته القيّمة ، ونصائحه العلمية والأخوية ، التي كانت لي عوناً ودليلاً في كل ما كتبت .

كذلك اتقدم بشكري الى جميع المؤسسات والجهات الرسمية والسياسية المسؤولين الذين ساعدوني في التمكن من الحصول على أرقام ومعطيات غير منشورة أمكن الاستدلال بها أو الاعتماد عليها .

وكذلك أشكر أيضا كل الاشخاص الذين ساهموا بشكل مباشر أو غير مباشر في طبع وانجاز هذا العمل واخراجة بالصورة الذي هو عليها الآن وكل الذين شاركوا في الاعداد لهذا الدفاع .

آسلاً . . أن يكون هذا العمل مرجعاً خيذاً في المكتبة العربية ومفيداً
للقارئ العربي ، وساعداً لمتخذى القرار الاقتصادى العربى فى
وطننا العربى الكبير الذى فتح كل أقطاره على السواحل البحرية
الدافئة .

وشكراً

خليل

- الفهرس -

=

الصفحة

١

مقدمة عامة

الباب الأول

اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية

١

٢

الفصل الأول : مفهوم وأهمية النقل البحري .

٤

البحث الأول : صناعة النقل البحري وخصائصها .

١٦

البحث الثاني : السفينة

٣٤

البحث الثالث : أنواع السفن

٥٩

البحث الرابع : حجم الأسطول العالمي وملكيته .

٧٥

الفصل الثاني : التجارة الدولية المنقولة بحرا .

٧٧

البحث الأول : فوائد تطوير النقل البحري للدولة والعالم

٨٤

البحث الثاني : تكاليف نقل التجارة الدولية المنقولة بحرا

٩٤

البحث الثالث : حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا

٩٨

البحث الرابع : التجارة الخارجية الحرة البحرية .

١٠٣

الفصل الثالث : أجور النقل البحري (النوالين البحرية) .

١٠٥

البحث الأول : النوالين بالنسبة للسفن الحاطة على خطوط منتظمة

١١٩

البحث الثاني : النوالين البحرية بالنسبة للسفن الجواله

١٢٥

الفصل الرابع : اقتصاديات تأجير السفن .

١٢٧

البحث الأول : عقود استئجار السفن

١٣٠

البحث الثاني : طرق تشغيل السفن الجواله .

- ١٣٦ الفصل الخامس : السياسات البحرية .
- ١٣٧ البحث الأول : الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم
صناعة النقل البحري .
- ١٤٠ البحث الثاني : طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحري .
- ١٥٨ الفصل السادس : الميناء البحرية .
- ١٦١ البحث الأول : الميناء البحرية عند الوصول .
- ١٦٤ البحث الثاني : الميناء البحرية عند القيام
- ١٧٣ الفصل السابع : التأمين البحري .
- ١٧٦ البحث الأول : بيانات عقد التأمين البحري .
- ١٧٩ البحث الثاني : أنواع وثائق التأمين البحري
- ١٨٣ البحث الثالث : أسس عقد التأمين البحري
- ١٨٥ البحث الرابع : موضوع التأمين البحري
- ١٨٩ البحث الخامس : كيف تحدد قيمة الأشياء موضوع التأمين
- ١٩٠ البحث السادس : المخاطر المؤمن ضدها
- ١٩٣ البحث السابع : التزامات المؤمن والمؤمن له .

الباب الثاني

- ١٩٥ دراسة تحليلية لقطاع النقل البحري والتجارة الخارجية البحرية في القطر
العربي السوري

- ١٩٧ الفصل الأول : قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري .
- ٢٠٢ البحث الأول : القسم الرأس مالي لقطاع النقل البحري السوري
- ٢٠٢ أولاً - المرافق التجارية
- ١- الشركة العامة لمرفأ اللاذقية
- ٢- الشركة العامة لمرفأ طرطوس .

٢٥٦	ثانيا - الموانئ النفطية
	١- مصب طرطوس
	٢- " بانيام
	٣- " الملاذقية
٢٦٢	ثالثا - الأسطول البحري السوري
	١- أسطول القطاع العام
	٢- " " المشترك
	٣- " " الخاص .
٢٨٦	البحث الثاني : القسم الخدمي لقطاع النقل البحري السوري .
٢٨٦	أولا - المديرية العامة للموانئ
٢٨٧	ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريامار)
٢٨٧	ثالثا - التوكيلات الملاحية .
٢٩١	<u>الفصل الثاني : التجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري .</u>
٢٩٢	البحث الأول : تحليل التجارة الخارجية البحرية السورية
٣٠٠	البحث الثاني : تكاليف نقل التجارة البحرية السورية
٣٠٢	البحث الثالث : مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الخارجية السورية .
٣٠٨	- المقترحات
٣٢٨	- الخاتمة
٣٣٠	- المصطلحات البحرية باللغة العربية
٣٣٧	- المصطلحات البحرية باللغة الأجنبية
٣٤٥	- المقاييس البحرية .
٣٤٦	- مراجع البحث

لمهرس الجداول

==

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
٦	أسعار نماذج السفن من عام ١٩٨٠ - ١٩٨٧	١
٨	تطور أسعار الناقلات الجديدة	٢
١٣	الدول المستجدة للسفن العالمية في عام ١٩٨٦	٣
١٤	نسبة الهدم من الأسطول العالمي من عام ١٩٨٠ - ١٩٨٧	٤
٣٠	حسبات طواقم السفن التي ترفع علم ليبيا	٥
٣٣	تكاليف احمالة البحرية ساحلة صب أو ناقله	٦
٣٨	عدد سفن الركاب التي تملكها بعض الدول	٧
٤١	اعداد سفن الحاويات حسب مجبوعات البلدان من عام ١٩٨٥ - ١٩٨٧	٨
٥١	أسطول حاملات غار البترول السيل في عام ١٩٨٢	٩
٥٢	أسطول حاملات التاز الطبيعي في عام ١٩٨٢	١٠
٥٦	القنوات المائية الرئيسية في العالم	١١
٦٠	توزيع الاسطول العالمي حسب مجموعات بلدان التسجيل	١٢
	أعوام ١٩٧٠ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧	
٦٤	توزيع الاسطول العالمي حسب أنواع السفن خلال	١٣
	الأعوام ١٩٨٠ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧	
٦٨	اعلام الحقييون لاسطول دول اعلام الثلاثة في عام ١٩٧٩	١٤
٦٩	ملكية الاسطول العالمي في عام ١٩٨٣	١٥
٧٠	ملكية أسطول الناقلات العالمي التابع لثمانسي دول حسب اعلام التسجيل عام ١٩٨٢	١٦
٩٢	تكاليف شحن استخارة الدولة المنقولة بهرا خلال أعوام ١٩٨٠ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦	١٧

١٨	تطور التجارة البحرية المنقولة بحراً في السنوات ١٩٧٠ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧	١٥
١٩	حجم الأسطول البحري العربي حسب أنواع السفن فسي عام ١٩٨٧ .	١٦
٢٠	عدد سفن الأسطول المحلي للسفن الحوالة خلال الأعوام ١٩٦١ - ١٩٦٧ .	١٢٢
٢١	أسعار الشحن العليا والدنيا للسلع الرئيسية من السواكب السبافة خلال أعوام ١٩٨٦ - ١٩٨٧ .	١٢٣
٢٢	الفاطلة في عطيات تأخير سفينة من ميناء معين إلى ميناء آخر ١٣٢	
٢٣	البواخر التي سمحت الشريط الأزرق في عبور الأطلسي	١٣٩
٢٤	الافضليات المسموحة للناقل الوطني في العالم .	١٤٨
٢٥	عدد سفن شركة الملاحة العربية المتحدة في عام ١٩٧٨	١٥٣
٢٦	أهمية المرافئ السورية في اختصار المصافات مقارنة مع المرافئ الأخرى .	٢٠٧
٢٧	أرصده مرفأ اللاذقية بعد المرحلة الأولى من التوسيع الأول	٢١٠
٢٨	أرصدة مرفأ طرطوس .	٢١٤
٢٩	الزوارق والعواطر التابعة لدايرة الارشاد والقطر فسي	٢١٨
	مرفأ اللاذقية .	
٣٠	الزوارق والعواطر التابعة لدايرة الارشاد والقطر في مرفأ طرطوس .	٢١٩
٣١	آليات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية .	٢٢٣
٣٢	" " " " طرطوس .	٢٢٤
٣٣	فروق الانتاحية في الشحن والتفريغ بين مرفأ القطر ومرفأ أخرى في العالم .	٢٢٥
٣٤	خطورة غبار الفوسفات على عمال مرفأ طرطوس والاضرار الناجمة عنه بشكل مباشر وغير مباشر .	٢٢٩

٢٣٤	طاقات مرافق* القطر بالألف طن .	٣٥
٢٣٥	طاقة مرافق* القطر خلال الأعوام ١٩٨٢ - ١٩٨٤ - ١٩٨٥	٣٦
	١٩٨٧ .	
٢٣٧	كمية البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ طرطوس	٣٧
	من عام ١٩٧٧ - ١٩٨٧ .	
٢٤٠	أنواع البضائع المصدرة عبر مرفأ طرطوس	٣٨
٢٤١	" " " المستوردة " " "	٣٩
٢٤٢	البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ اللاذقية وعدد	٤٠
	البواخر التي أحت مرفأ اللاذقية من عام ١٩٧٨ - ١٩٨٧	
٢٤٦	حجم الترانزيت الوارد الى القطر خلال الأعوام ١٩٧٢ - ١٩٨٧	٤١
٢٥٥	اعداد السفن الواردة الى مرافق* القطر خلال الفترة	٤٢
	١٩٧٩ - ١٩٨٣ .	
٢٥٧	الكميات المصدرة عبر مصب طرطوس من اسقط الشام السوري .	٤٣
٢٦١	الكميات المصدرة من ممتلكات النفط السوري عن طريق	٤٤
	مصب بانهايس .	
٢٦٢	كميات مشتقات النفط المصدرة عبر مصب اللاذقية خلال	٤٥
	عامي ١٩٨٨ - ١٩٨٩ .	
٢٧٣	أحور العاملين في ميدان اسفل البحري المالي حسب	٤٦
	الاتحاد الدولي لعمال النقل .	
٢٧٦	الكميات المنقولة على سفن الشركة السورية الاردنية للنقل	٤٧
	البحري خلال أعوام ١٩٨٠ - ١٩٨٧ .	
٢٨٣	السفن المسجلة في امواس* السورية خلال أعوام	٤٨
	١٩٧٩ - ١٩٨٣ .	
٢٩٠	اعداد السفن التي استقبلتها شركة التوكيلات خلال	٤٩
	الأعوام ١٩٨١ - ١٩٨٧ .	
٢٩٣	كمية الصادرات ولواردات السورية خلال الفترة	٥٠
	١٩٨٣ - ١٩٨٧ .	

٢٩٤	حركة البضائع الصادرة والواردة عبر مرفأى * القطر استـارية خلال العـة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ .	٥١
٢٩٥	كمية الصادرات والواردات السورية من مادة البترول ومشتقاته خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ .	٥٢
٢٩٦	الكميات الصـدة بحريا من البترول ومشتقاته والفوسفات خلال الاعوام ١٩٨٣ - ١٩٨٧ .	٥٣
٢٩٨	التوزيع الجغرافي لتجارة الحارحية السورية حسب الكـل الدولية عام ١٩٨٦ .	٥٤
٢٩٩	قيم واردات السورية في عام ١٩٨٦ من بعض الدول الصناعية .	٥٥
٣٠٣	تطور حركة نقل التجارة البحرية السورية على سفن الأسطول بقطاعات الثلاثة .	٥٦
٣٠٤	نسبة مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الحارحية السورية لبحرية خلال الاعوام ١٩٧٥ - ١٩٨٣ .	٥٧
٣١٠	تكلفة نقل بعض المواد المستوردة لصالح القطر عـبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحري عام ١٩٨٥ .	٥٨
٣١١	تكلفة نقل بعض المواد المستوردة لصالح القطر عـبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحري عام ١٩٨٦ .	٥٩
٣١٢	تكلفة نقل بعض المواد المستوردة لصالح القطر عـبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحري عام ١٩٨٧ .	٦٠
٣١٨	تكلفة نقل كميات السكر الواردة الى لقطر خلال الأعوام ١٩٨٣ - ١٩٨٧ عبر مرفأى طرطوس والاذقية .	٦١

يعتبر قطاع النقل والمواصلات أحد القطاعات المكونة لهيكل الاقتصاد في أية دولة ويلعب دوراً هاماً في الحياة الاقتصادية والاجتماعية لطبيعة الخدمات التي يقدمها وقد قيل ان اكتماله يقدم مؤشراً جاداً لنمو الاقتصاد والخدمي ، وقد نمت أهمية قطاع النقل عن مساهمة هذا القطاع في استطور الاقتصاد والاجتماعي والثقافي بأشكال مختلفة .

ويضيف النقل الى البضاعة شكلين من أشكال السعة الزمانية والمكانية بمعنى أنه يحقق إمكانية الحصول على تلك البضاعة في الوقت المناسب والمكان المناسب وينطبق ذلك على حركة الأشخاص . وان العامل الفعال في زيادة شروء الأمة يتعلق بمدى الوصول أو درجته الى مكان موارد الأمة الطبيعية وهي أغلب الأحيان لا تستخدم الموارد الطبيعية في أماكن تواجد ها الا أنه يحوى نقلها الى الأماكن الأكثر مناسبة لتصنيعها .

لنقل دراسة اقتصادية خاصة ، وهو جزء لا يتجزأ من الدراسة الاقتصادية العامة . والنقل فرع من فروع الانتاج ، فالانتاج ليس خلقاً للمادة ان أن المادة لا تخلق ولا تستحدث ، بل هو خلق للسعة والنفعة ما أن تكون شكلية او مكانية او زمانية ويكاد يكون الانتاج نتيجة لتفاعل هذه المنافع بعضها مع بعض ، على أن النقل يحقق السعة المكانية والزمانية ويضع السلع في متناول المستهلكين بالسكان المناسب ، والوقت المناسب ، كما يعمل على اتساع نطاق السوق وحتى المستوى المالي ، ان أن توزيع المنتجات واختصاص منطقة أو إقليم بمنتجات معينة دور اخرى هو السعي جملنا نفكر في نقل السلع حتى يمتنع بها من لا يجدها في محيطه وبيئته . ولكن ذلك مشروط بأن تكون قيمة السلعة مضاف اليها أحر نقلها أقل من نفقات انتاجها في البلد المبلولة اليه .

- ب -

وهذا ما عبر عنه الأستاذ تانوسيج بقوله " ان القدرة على تحمل نفقات النقل مقياس الفائدة المرجوة منه " . (١)

ويلاحظ قطاع النقل هذا الخاص قطاع النقل البحري دورا هاما في الاقتصاد العالمي . وحسبنا أن نشير الى أن الانتاج الصناعي ازداد خلال (٨٠) عاما بين عامي ١٨٢٠ - ١٩٠٠ حوالي ثلاثين ضعفا في حين أن التجارة الدولية قد ازدادت لنفس العشرة بمقدار واحد وثلاثين ضعفا وهذا ما كان لحدث سولا ثورة حقيقية في المواصلات البحرية . (٢)

وبعد و دور النقل البحري واضعا بين مختلف وسائل النقل لما يتمتع به من مميزات ، وهي :

- ١ - إمكانية الوصول الى مختلف أجزاء العالم .
- ٢ - القدرة على حمل كميات كبيرة من البضائع .
- ٣ - لا يزال النقل البحري بشكل الوسيلة الأرخص في مزار النقل والحلقة الأهم في النقل الممتد من الباب الى الباب .

وهذا فهو يحمل المرتبة الأولى في نقل التجارة الدولية حيث أن حوالي ٢٨٪ من حجم التجارة الدولية مازال يتم بحرا .

ويرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباطا أساسيا ، فالدولة التي تريد تحقيق نميتها الاقتصادية سوف تعتمد على التجارة الخارجية بمدى الإحباب عن طريق استيراد المعدات لرأسمالية وتصدير منتجاتها

(١) مهنا عبد العزيز ، نسهي حسين ، ١٩٥٠ - اقتصاديات السكك

الحديدية . الطبعة الثانية ، مكتبة النهضة المصرية - القاهرة ،

ص ٢١ .

(٢) م . فالكو وسكي ، (ترجمة كمال فالي) ، ١٩٨٢ - وجهة نظر ماركسية

حول مشكلات تنمية العالم الثالث ، الطبعة الثانية ، دار الحقيقة ،

بيروت ، ص ١١٦ .

المحلية ، ووسيلتها في كلتا المجالين (النقل البحري) . ولعدم دق مسح
مبالغ كبيرة لعملية النقل تستنزف ميزان مدفوعاتها ، عليها أن تملك الهيئة
الأساسية لصناعة النقل البحري .

فلا بد من وجود إدارة ملاحية حديثة ، أسطول بحري ، كواد رمنية
واختصاصات ، سماء يعمل بكفاءة وتكنولوجيا حديثة ، أنظمة حديثة وموحدة
في النقل ، نظام حديث للصيانة ، وكالات بحرية ، تشريعات متطورة مع
التطور الجاري في النقل البحري ، مؤسسات تأمينية تحقق لها الحماية .

هنا تأتي أهمية صناعة لنقل البحري لتخدم سياسة نقل التجارة
الخارجية التي تهدف الى :

- ١- تحقيق الاستقلالية في نقل التجارة الخارجية ومقومات التنمية الاقتصادية .
 - ٢- تخفيض تكاليف النقل التي ترهق ميزان المدفوعات استنزفاً من
الحملات الصعبة .
 - ٣- تأمين متطلبات لاقتصاد الوطني بالأوقات المناسبة خاصة في الأزمات
الدولية من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية .
 - ٤- دعم الأسطول الحربي في أوقات الحروب .
 - ٥- ادخال عملات صعبة الى ميزان المدفوعات عن طريق نقل تجارة الغير .
- وتظهر أهمية النقل البحري كأحد عناصر الأمن القومي في الوقت الحاضر
فهو يستكمل وحدة الدولة .
- وبعد و هذا الأمر واضحاً بالنسبة للدول التي تعتمد على مساحات
واسعة وتحيط بها البحار من كافة الجهات تقريباً كاستراليا والولايات المتحدة
الأمريكية والاتحاد السوفيتي ، وكذلك بالنسبة للدول ذات الحزب ، الكثيرة
المتفرقة كاسياهان ، وانغونيسيا ، والفلبين وغيرها من الدول .

وفي العصر الحديث أصبح كسب الوقت رهنا بوسائل النقل المتطورة وخاصة النقل البحري .

وهكذا عام ان تقدم النقل يؤدي الى زيادة الرفاهية الاقتصادية العامة وتحقيق العدالة في التوزيع وتوسيع الأسواق وتحقيق التقدم الاجتماعي وتحقيق وحدة الدولة وقد قال ألفرد مارشال " ان الحقيقة الاقتصادية البارزة في العصر الحديث لا تتمثل في تقدم الانتاج الصناعي واعداً تهدياً في التقدم الذي بلغتته صناعة النقل " . (١)

(١) مهنا عبد الميزيز ، فهمي حمسين ، اقتصاديات السكك الحديدية .

مرجع سبق ذكره ، ص ١٠ .

الباب الأول

اقتصاديات النقل البحري وملاقتها بالتجارة الدولية

مقدمة .

- الفصل الأول : مفهوم النقل البحري وأهميته .
- الفصل الثاني : التجارة الدولية المنعولة بحراً .
- الفصل الثالث : أجور النقل البحري (النوالين البحريه) .
- الفصل الرابع : اقتصاديات تأجير السفن .
- الفصل الخامس : السياسات البحرية .
- الفصل السادس : البيوع البحرية .
- الفصل السابع : التأمين البحري .

مقدمة الهياكل الأولى

يحتل النقل البحري منذ أقدم الأزمنة وحتى الآن الموقع الأهم بين وسائل النقل المختلفة باعتباره الوسيلة الأساسية والأهم والأرخص في نقل التجارة الدولية . وساهم حالياً بنقل ٧٨٪ من حجم التجارة الدولية و ٦٨٪ من قيمة البضائع المتداولة ولها ، وقد تصورت طاقة الحمولة الكلية المسجلة للأسطول العالمي من /٢١٧/ مليون طن عام ١٩٢٠ إلى حوالي /٣٩٧/ مليون طن في عام ١٩٨٧ ، ولحجم التجارة البحرية المنقولة في عام ١٩٨٧ /٣٥٠/ مليار طن .

وهذا وقد خلق النقل البحري قطاعا اقتصاديا مهما متشابكا متكاملا من المؤسسات والهيئات والإدارات والشركات اإلحاحية أطلق عليه اسم صناعة النقل البحري ، وهي فرع من فروع الاقتصاد تهتم بدور وأهمية السفينة في النشاط الاقتصادي والتجارة الدولية .

الفصل الأول

مفهوم النقل البحري وأهميته

- البحث الأول : صناعة النقل البحري ومكوناتها .
- البحث الثاني : السفينة .
- البحث الثالث : أنواع السفن .
- البحث الرابع : حجم الأسطول العالمي وملكيته .

المبحث الأول صناعة النقل البحري ومعالجتها

أولاً - تعريف صناعة النقل البحري :

يمكن تعريف صناعة النقل البحري بأنها النشاط الذي يتعلّق بالسفينة وما يترتّب على وجودها من هيئات ومؤسسات وإدارات ووكلاء ومخدّات وغيرها مما يرتبط عملها بالنقل البحري .

ويمكن تقسيم صناعة النقل البحري الى قسمين :

آ - القسم الرأسمالي . الذي يشكل ما تتحدّ فيه قوة العمل بأداة العمل
مثل :

- ١ - السفينة
- ٢ - المرافئ *
- ٣ - أحواض بناء السفن
- ٤ - أحواض صيانة وإصلاح السفن
- ٥ - مركز تخريد * السفن من أجل تفكيكها وصهرها وإعادة انتاجها من جديد .

ب - القسم الخدمي : ويتألف من الإدارات والهيئات والمؤسسات والشركات والوكالات التي ترتبط بالصناعة الانتاجية للنقل البحري ومنها :

* التخريد : مراكز تخريد السفن هي عبارة عن أماكن لصراة السفن القديمة وغير القديمة من أجل تفكيكها وصهرها وإعادة انتاجها .

- ١- الوكالات البحرية
- ٢- شركات التأمين البحري
- ٣- شركات تموين السفن
- ٤- شركات استئجار السفن وتأجيرها
- ٥- السماسرة والوسطاء البحريون
- ٦- المعاهد والكتليات البحرية
- ٧- وغيرها مما يخدم صناعة النقل البحري .

ثانيا - خصائص صناعة النقل البحري :

وتتعلق هذه الخصائص بالغسم الرأسمالي للصناعة البحرية ويمكن
ايجارها فيما يلي :

١- ضخامة رأس المال المستثمر :

تتميز صناعة النقل البحري بضخامة رأس المال الموظف في استثماراتها
وهارتفاع تكاليف التشغيل والصيانة . وان ضخامة رأس المال هذا أهمـد
احتمالات التفكير الفردي مما حدا بالدول الى التدخل بهذه الصناعة امـا
عن طريق الملكية أو عن طريق تقديم المساعدات والقروض والحماية واعطائها
الأولوية في نقل تجارتها الخارجية والرسوم في مرافئها واعفائها من الضرائب
والرسوم . . الخ .

ويمكن أن نهيئ ضخامة رأس المال المستثمري هذه الصناعة من خلال
أسعار السفن التي يوضحها الجدول التالي :

جدول رقم (١)
يوضح أسعار نماذج السفن (بملايين الدولارات الأمريكية) (١)

نوع السفن وحجمها	١٩٨٠	١٩٨٢	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦	١٩٨٧
- ناقلات السوائب ذات الحمولة الساكنة البالغة ٣٠٠٠ طن *	١٦٧	١٤٨	١٣٩	١١٣	١١٧	١٤٠
- الناقلات الصهرجية ، حمولة ساكنة ٢٢٠٠ طن	١٨٧	٢٢٣	١٨٠	١٧٥	١٨٠	١٨٠
- ناقلات سوائب ذات حمولة ساكنة ٧٠٠٠ طن	٢٢٦	٢٢٣	١٧٨	١٤٠	١٥٣	١٨٠
- الناقلات الصهرجية ، حمولة ٢٥٠٠ طن ساكنة .	٧٥٠	٧٢٥	٥٧٠	٤٧٠	٥١٠	٤٩٠
- ناقلات الغاز السائل سعة ٧٥٠٠ متر مكعب	٧٢٠	٥٥٤	٤٨٩	٤٤١	٤٠٩	٥٥٠
- سفن البضائع العامة ١٥٠٠٠ طن حمولة ساكنة	١٣٩	١٣٢	١٢٨	١٢٨	١٤٢	١٥٠
- سفن الحاويات ١٦٠٠ وحدة معادلة لحشيرة قدم	١١٥	٢٨٨	٢٢٩	٢١١	٢٠٩	٢٣٠

هذا ويبين الجدول أسعار البناء لنماذج من السفن المختلفة من سفن البضائع وسفن الحاويات وناقلات السوائب وناقلات الصهرجية .

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل البحري

جنيه ، ص ٤٩ .

(*) ناقلات السوائب (ناقلات بضائع مثل الصوب - خام الحديد - البوكسيت - الفوسفات) .

كما يوضح أن أسعار الناقلات المصهريجية ذات الصمم اللازم بقيت على مستواها بين عامي ١٩٨٦ - ١٩٨٧ في حين أن الحمولات من نوع (٢٥٠,٠٠٠) طن انخفضت أسعارها وهذا يعود إلى انخفاض الطلب على هذا النوع من الناقلات . ولأسباب بعد افتتاح قناة السويس التي سمحت للسفن الصغيرة والمتوسطة بمعبورها في حين قد لا تتمكن السفن الكبيرة من عبورها ، من جهة ، وبالتالى لم يعد من مبرر لاستخدامها عبر القسطنطينية ، من جهة أخرى ، حيث أن رأس الرجاء الصالح ، ولفترة طويلة ، حيث تعبر السفن الأصغر القنال بكلفة أقل ، ووقت أقصر . .

في حين ازدادت أسعار ناقلات السواثب وذلك بسبب تحسين التجارة البحرية الممقولة لهذه السلع . وازدادت أسعار سفن الحاويات ويعود ذلك إلى ازدياد الطلب على هذه السفن نظرا للتوسع في استخدامها .

وبشكل عام فإن انخفاض أسعار السفن بعد عام ١٩٨٣ يعود إلى الاختلال في توازن العرض والطلب في ميدان النقل البحري العالمي ، وتوضح الفقرة الاقتصادية المنظمة لأقطار الحربية المصدره للنقط (أوابك) تطور أسعارها الناقلات مع نظرة مستقبلية . كما يتبين من الجدول التالي :

جدول رقم (٢)

تطور أسعار القابلات الجديدة

بلايين الدولارات بأسعار وتقديرات عام ١٩٨٨ (سعر الساخلة الواحدة)

سنة الطلب	١٩٨٦	١٩٨٨	١٩٩٠	١٩٩٣	١٩٩٨
سنة التسليم	١٩٨٨	١٩٩٠	١٩٩٢	١٩٩٥	٢٠٠٠
٢٥٠ ألف طن ساكن	٤٣	٥٦	٥٢	٩٦	٨٣
١٢٠ ألف طن ساكن	٢٦	٣٦	٥٤	٦٣	٥٤
" " "	١٩	٢٧	٢٧	٤٩	٤٣
" " "	١٤	١٩	٢٠	٣٦	٣٢

كذلك توضح منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية بدراسة تحت عنوان
تخطيط المرافئ* تبين فيها تكلفة انشاء المرافئ* والمعدات الضرورية لخدمة
السفن الراسية فيها ، على الشكل التالي :

الوحدة : (دولا أمريكي) (٢)

الهيكلية	السنة	
	١٩٧٥	١٩٧٠
١- التكلفة الرأسالية لانشاء رصيف (التكلفة متر مربع)	١٢٠٠٠	٨٠٠٠
٢- التكلفة الرأسالية لرافعة رصيف	٢٠٠٠٠٠	١٠٠٠٠٠
٣- تكلفة السمرار الواحد	١٥٠٠٠	٥٠٠٠

(١) النشرة الشهرية لمنظمة الاقطار العربية المصدرة للبتروول (أوابك) ١٩٨٩ ،
السنة ١٥ ، العدد ٥ / نيسان ، ص ٢٢ .

هذا وقد وقعت على نظام الاتصال بالانيمارسات عدة دول في عام ١٩٢٦ وعدد ها / ٢٦ / دولة ودخل حيز التنفيذ عام ١٩٢٩ بـ / ٣٩ / دولة وبدأ العمل العملي في عام ١٩٨٢ ، ومن فوائده الاتصال عن طريق الأقمار الصناعية في الميدان البحري الذي يحقق : (١)

- أ - التغطية الشاملة للكافة الأرضية تقريباً .
- ب - الخدمة اللحظية .
- ج - السرية في الاتصالات .
- د - السهولة في التشغيل .

٣ - تمثير صناعة النقل البحري صناعة دولية احتكارية :

اد تتميز صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية احتكارية وتظهر ملكية الأسطول التجاري العالمي بأنها تتمركز في أيدي عدد قليل من الدول الرأسمالية والتي هي بالدرجة الأولى :

(اليابان - الولايات المتحدة - اليونان - المملكة المتحدة - إيطاليا - فرنسا) .

وتحور الدول الرأسمالية على ملكية الأسطول العالمي بشكلين :

الأول : مسجل لديها ويحمل أعلامها وكانت نسبته في عام ١٩٨٧ حوالي ٣٠٪ من الحمولة الكلية المسجلة للأسطول العالمي .

الثاني : مسجل تحت رايات الدول ذات التسجيل المفتوح وهي (ليبيريا - قبرص - بنما - بربودا - بهاما - هونغ كونغ) وكانت الحمولة

(١) جايوش حسام ، ١٩٨٥ - الاتصالات بالأقمار الصناعية . مجلة

الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية ، المجلد ١١ ، العدد

الكلية المسجلة لدى هذه البلدان تشكل ٣٥٪ من حمولة الأسطول العالمي عام ١٩٨٢. ولكن الملكية الحقيقية لسفن المسجلة لدى دول التسجيل المفتوح هذه تعود الى الدول الرأسمالية وعلى رأسها (الولايات المتحدة الأمريكية - اليابان - اليونان - هونغ كونغ) .

ففي عام ١٩٧٩ بلغت ملكية الولايات المتحدة الأمريكية من سفن دول اعلام الملاحة حوالي ١٣٪ ووصلت ملكية هونغ كونغ الى ١٥٪ واليونان ١٣٫٧٪ واليابان ١١٫٢٪ . أما بقية الدول فكانت على الشكل التالي : ألمانيا الغربية - سنغافورة - إيطاليا - سويسرا - اسبانيا - كندا - المملكة المتحدة - اكيهان الصهيوني - هولندا - السعودية - فرنسا - الدانمارك . (١)

كذلك فإن الشركات الاحتكارية العالمية وخاصة الشقيقات السبع المتمردة الجنسيات العالمية والتي تسيطر على صناعة النفط بكافة مراحليها ، ومن محتواها صناعة نقل النفط حيث بلغت ملكية هذه الشركات من ناقلات النفط العالمية حوالي ٣٨٪ في عام ١٩٧٦ بالإضافة الى قدرتها على امتلاك ناقلات النفط التي تعود الى المستقلين وهم شركات متخصصة بالنقل البحري تسيطر بذلك على حوالي ٨٠٪ من حجم ناقلات النفط العالمي .

وتسيطر الدول الرأسمالية على الأسطول العالمي للنقل البحري تسيطر أيضا على التجارة الخارجية للدول النامية ويترتب على ذلك استغلال الدول النامية من خلال الأحرار البحرية التي تحددها شركاتها الاحتكارية ويعتبر هذا الاستغلال امتدادا للاستغلال التجاري الناجم من تقسيم العمل الدولي الرأسمالي العالمي الذي يعمل لصالح الامبرالية العالمية ، وبذلك تكسبون الدول النامية مصدرة للمواد الأولية ومستوردة للمواد الصناعية ومن المفروض أن السلع المصنعة أعلى قيمة من المواد الأولية (المستوردة من قبل الدول الرأسمالية) وفي المجال البحري يتم تحديد الأجور البحرية على

أساس قيمة المواد المسقولة بالإضافة الى أعباء التأمين البحري الذي يشكل عنصرا كبيرا من كلفة البضاعة ، هذا بالإضافة الى عوامل أخرى مما يضطر الدول النامية لدفع مبالغ كبيرة ضمن مستورداتها (سيج) في حين تقوم الدول الرأسمالية بدفع مبالغ أقل لمستورداتها من المواد الأولية بسبب نقلها على أساطيلها التجارية الخاصة وتحت مظلتها التأمينية الرأسمالية ، بالإضافة الى تشغيل أسطولها البحري ومالها البحريين .

أما بالنسبة لصناعة بناء السفن فان عددا قليلا من الدول خصت بحصة كبيرة من انتاج الحولة العالمية من السفن ، ويوضح الجدول التالي الدول المنتجة للسفن العالمية خلال عام ١٩٨٦ .

جدول رقم (٣)
الدول المستجة للسفن العالمية في عام ١٩٨٦ (١)

الدول المنتجة الأخرى	عدد السفن	الحموله الكلية السجلات بالآلف طن	النسبة المئوية من الحمولة الكليسة %
اليابان	٦٤٨	٨١٢٨	٥٩٢
كوريا الجنوبية	١٢٨	٢١٤٢	١٩١
ألمانيا الغربية	٧٩	٥١٥	٣٢٧
البرازيل	١٩	٤٢٠	٣٢١
تايلاند	١٠	٣٨٣	٢٢٧
بولونيا	٤٣	٣٧٥	٢٢٧
ألمانيا الشرقية	٥٥	٣٦٢	٢٢٦
الدنمارك	٤٦	٢٦١	١٢٨
يوغسلافيا	١٦	٢٣٢	١٢٢
فنلندا	٢١	٣٣١	١٢٧
المملكة المتحدة	٣٦	٩٩	٠٢٧
المجموع	١١٠١	١٣٨٠٩	١٠٠

أما بالنسبة لعمليّة تخريد السفن فمجد أنها تتركز في عدد قليل من الدول تأتي في مقدمتها (تايلاند وكوريا الجنوبية والباكستان) ونجدرى عمليات تخريد السفن سنويا وتتوقف نسبة الهدم من حجم الأسطول العالمي على التالي :

(١) BRANCH-A., 1988- ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT CHAPMAN AND HALL, 2ED, LONDON. NEWYORK 14 P.

١- حجم الطلب على السفن خاصة البافلات الضخمة ذات تكاليف
استشغيل عالية .

٢- نوعية السفن .

٣- أعمار السفن .

حيث وصل حجم السفن البحرية من أحل الهدم في عام ١٩٨٧ إلى حوالي ١٦٩ مليون طن من أطنان الحمولة الساكنة العالمية وفيما يلي جدول يوضح نسبة الهدم في السنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٧ كالتالي :

جدول رقم (٤) (مليون طن) (١)

السنوات								السفن البحرية للهدم
١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٨٥	١٩٨٤	١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	
١٦٣	٣١٢	٤١٧	٢٩٢	٣٢٧	٢٨٣	١٤٦	١٠٠	
٢٦	٤٩	٦٣	٤٢	٤٨	٤١	٢١	١٥	نسبة السفن المهدمة من الأمطول لعالمي %

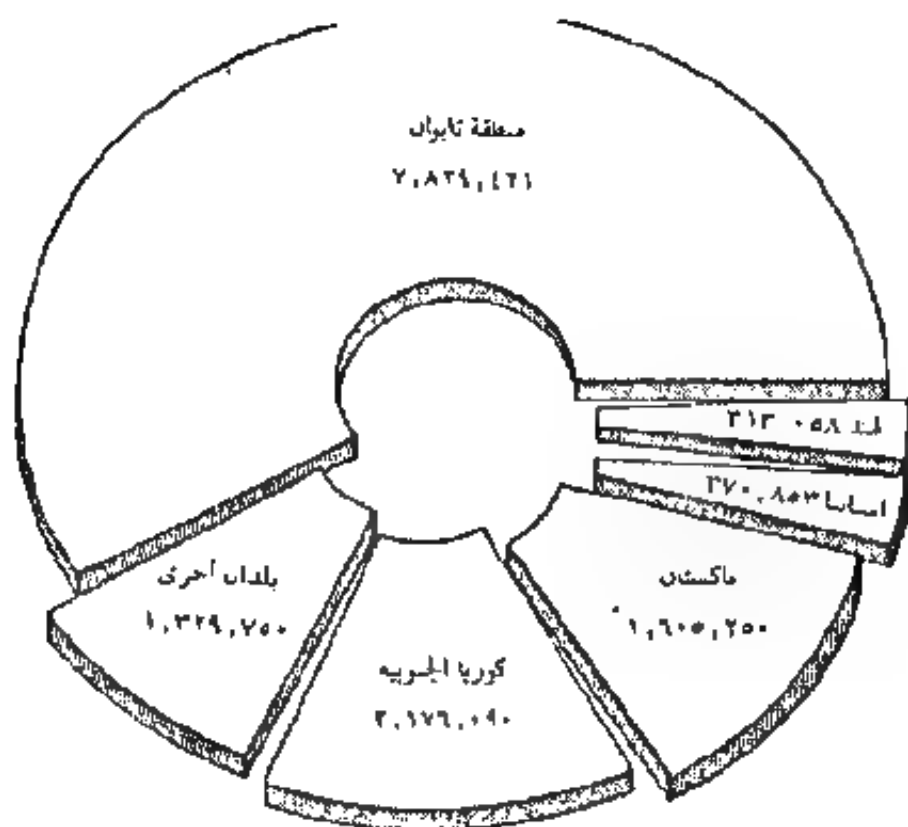
والسبب في انخفاض حجم السفن المخردة في عام ١٩٨٧ هو النشاط التجاري في قطاع النفط ما دفع بالكثير من البافلات التي كانت معسدة للتخريد للحل .

وفيما يلي يورد شكلاً يوضح الأمكنة العالمية الرئيسية لتخريد السفن ومخبرتها .

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ،

ص ٦٠ .

الأمكة الرئيسية العالمية لتخريد السفن (١)
في عام ١٩٨٢ (العمولة بالطن)



(١) سفن التجارة البحرية العالمية ، ١٩٨٤ - المجلد ٢٧ / رقم (٢٠)

البحث الثاني السفينة

أولاً - تعريف السفينة :

عرفت المادة الأولى من قانون التجارة البحرية السفينة بعولها ~~سما~~
"السفينة بموجب هذا القانون كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله،
وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الرياح أم لا تكون . (١)

هذا ويمكن تعريف السفينة من الوجهة القانونية أيضا بأنها كس
منشأة عائمة تتوفر فيها الخصائص التالية :

- ١- صالحة للملاحة البحرية .
- ٢- تقوم بالملاحة على وجه الاعتقاد .
- ٣- تدفع بفوتها الذاتية .

وقد أثارت الملاحة البحرية جدلا قانونيا من أجل تعريفها ووضع
يحدودها ، وقد عثرت محكمة النقض الفرنسية أن الصابط السميز للملاحة
البحرية هو استعراض للأخطار البحرية وتم الاعتماد أيضا على الصابط
الإداري الذي يحدد جغرافيا الملاحة البحرية ، ولكن هذا لم يمتنع
الانتقادات التي وجهت لهذه الصيغتين القضائية والإداري وحتى الآن
لم يوجد تعريف واف للملاحة البحرية بشكل دقيق ، إلا أنهم يعرفون
الملاحة البحرية من خلال الأداة التي تقوم بالملاحة وهي السفينة ،
والحالة هذه فالملاحة البحرية هي التي تقوم بها السفينة في البحر .

(١) حداد الياس ، ١٩٨٢ - القانون التجاري (برى - بحرى - جوى) .

مطبعة الرياض ، دمشق ، ص ٣٨٢ .

ولكن بالنسبة لشروط السفينة فإنه يجب أن تكون صالحة للملاحة البحرية حتى يتم تمييز السفينة عن غيرها من الأقسام اعائه ، وصلاحيه السفينه للملاحة البحرية تحدد بدء حياتها ونهايتها ومن شروط صلاحية السفينة للملاحة البحرية .

١- قاعة الجسد .

٢- سلامة محركات الدفع .

٣- صلاحية المناير .

ولا يكفي أن تكون السفينة بحالة جيدة لمواجهة المخاطر الهلكة بل يجب أن تكون بحالة تؤمن سلامة البضاعة المنقولة عليها ، ومن أشلة هذه الحالات :

١- كفاءة الطاقم .

٢- كفاءة الموان والحواد العدائية والوقود .

٣- صلاحيتها لتفريغ البضاعة التي ستنقلها .

كما يجب أن تقوم السفينة بالملاحة على وجه الاعتناء لتفترقة بين المراكب التي تسير في المياه الداخلية والسفن التي تسير في البحر . أما ان قام السفينة برحلة نهريه أى في ملاحة داخلية لمره واحدة أوعدد من المرات فان هذا لا يرفع عنها صفة السفينة البحرية .

كذلك فإنه يجب التفرقة بين السفينة وبين السمات العائمة كالشندورات * والمواعين ، والسحاب التي يتم دفعها بواسطة مراكب معينة ، في حين تمتلك اسفينة قوة دفع ذاتية تتيح لها الابحار والقيام بالملاحة البحرية ذاتيا .

١٠ الشندورة ، منصة عائمة معلق في أسفلها ثقل صخمي يحبسها ثابتة .

أما كلمة (البحرية) (١) بشكل عام :

فهي لفظ يدل على مجموعة السفن التي تملكها الدولة بالإضافة إلى الموانئ والأفراد والأدوات اللازمة للملاحة كقولنا (البحرية السورية) ويجرى التفريق بين البحرية التجارية والبحرية الحربية .

فالبحرية التجارية : هي السفن المستخدمة في نقل البضائع والركاب وتملكها شركات خاصة أو عامة .

أما البحرية الحربية : فهي البحرية التي تتكون من سفن حربية وتملكها الدولة وهي تشمل جميع الأشياء والموانئ الحربية وكذلك المواد والأفراد المتخصصين .

وعندما تحتلك الدولة أسطولاً تجارياً يطلق عليها اسم الدولة البحرية ، وإذا أُضيف إلى الأسطول التجاري أسطول حربي تسمى الدولة في هذه الحالة قوة بحرية مثل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي .

ثانياً - خصائص السفينة القانونية :

تتمتع السفينة بميزات قانونية حددها القانون التجاري البحري وتعتبر السفينة مالا منقولاً لأنها تسفل من مكان إلى آخر دون تلف ، وقد أكد القانون التجاري البحري هذا المعنى بقوله : " السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة بالسفن " (٢) إلا أن السفينة تختلف عن غيرها من المنقولات وتقترب من العقارات فلا يسرى على السفينة القاعدة القانونية

(١) كتاب المعرفة بالاتصالات والمواصلات ، سويسرا - جنيف - ص ١٠٦ .

(٢) حداد الياس ، القانون التجاري (يرى بحري حوى) - مرجع

سابق ذكره ، ص ٣٨٤ .

((الحيازة في المقول سند للملكية)) لأثر نقل ملكية السفينة لا تتم بمجرد التراضي بل لابد من تباع احرا^١ات نص عليها القانون .

هذا وقد تميزت السفينة بخصائص خلعت عليها وجودا ماديا حاديا
وس هذه الخصائص :

١- اسم السفينة :

يجب أن يكون لكل سفينة اسم يميزها عن غيرها من السفن ، ويجب أن يكتب الاسم في مكان ظاهر من السفينة حتى يمكن الاطلاع عليه بسهولة ، كذلك يجب أن تتم موافقة السيد^٢ التي سوف تسجل فيه طلق هذا الاسم ويشتراط القانون السوري أن يكتب الاسم طلق حسي مقدمة السفينة وبشكل واضح وأحرف عربية ولا تينية . ويحوز أن يكون اسم السفينة مكتسرا بشرط أن يتبع برقم متسلسل لكل اسم . مثال : قاسيون I قاسيون II .

٢- موطن السفينة :

يعتبر موطن السفينة الميناء الذي تم تسجيلها فيه يدعى هذا الميناء بمركز السفينة أو مرفأ تسجيل السفينة ويعتبر موطنها قانونيا لها ، ومن طريق مرفأ التسجيل هذا يمكن الاطلاع على جميع البيانات المتعلقة بالسفينة . وقد أوجب القانون السوري على جميع السفن السورية كتابة الأحرف المميزة لمرفأ لتسجيل على مؤخرها (١) وحدد موضوع تسجيل السفينة بأن يتم اتخاذ دفتر تسجيل للسفينة في كل مرفأ من المرافئ السورية .

٣- درجة السفينة :

لكل سفينة درجة معينة ، فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية

(١) حدد الباس ، القانون التجاري (برى - بحرى - جوى) ، مرجع

سابق ، ص ٣٨٦ .

أو الثالثة . . الح . هذا وتقوم هيئات دولية متخصصة بتحديد درجات السفينة وتصنيفها آخذه بعين الاعتبار عمر السفينة وشروط الأمانة والسلامة وصفت بنائها التكنولوجية . ومن هذه الهيئات :

أ - هيئة اللويدز : LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

وهي هيئة دولية لتسجيل السفن وتصنيفها وتأمينها وهي انكليزية الجنسية

ب - الهيئة الأمريكية : AMERICAN BUREAU OF SHIPPING

ج - الفرنسية : BUREAU VERITAS

د - الألمانية : GERMANIS CHERLLOYD

هـ - النرويجية : DETNARSKA VERITAS

و - اليابانية : JAPANESE CORPORATION

ز - الإيطالية : REGISTRO NAZIONALE DELLE NAVI MONTATE

وان لدرجة السفينة أهمية كبيرة عند إبرام عقود ايجار السفن وعند التأمين عليها بالإضافة الى وجود أنواع معينة من البضائع لا يمكن نقلها الا على سفن من الدرجة الأولى أو خاصة البضائع التي تحتاج الى السرعة والأمانة في عملية النقل بالإضافة الى مواصفات ومراعاة معينة في التوزيع والشحن بحسب أن سفر في السفينة وذلك من أجل حماية البضائع من التلف والكسر والبلد والسعر لسياء البحر وغير ذلك من المخاطر البحرية المختلفة .

٤ - حمولة السفينة :

يمكن قياس حمولة السفينة بطريقتين : (١)

١ - على أساس ما يمكن أن تحمله السفينة أو تنقله مقدار بالطن الطولي ويساوي الطن الطولي (١٠١٦) كغ .

٢- على أساس قياس الفراغ الداخلي أو حجم السفينة أو اتساعها مقدرا بالأقدام الحكيمة على أساس أن كل طن مسجل يساوي مائة قدم مكعب أو ٢٨٢ مترًا مكعبًا .

وبعبر عن حمولة السفينة بالطريقة الأولى :

محمول السفينة الشامل (الساكنة) ويرمز له D.W.T اختصاراً للكلمات الانكليزية DEAD WEIGHT TONNAGE ويعبر هذا عن أن السفينة تستطيع أن تحمل من البضاعة والوقود والمياه والتموينات قدرًا معينًا وليكن (١٠٠٠٠) طن . ولا يقامى الوصول إلى ما تستطيع السفينة حمله من البضائع تطرح من محمول السفينة الشامل كمية الوقود والتموينات والمياه ويطلق على الرصيد الباقي محمول السفينة من البضائع ويستعمل هذا التعبير في الأسواق الملاحية للدلالة على وزن البضائع التي تستطيع حملها السفينة .

أما الطريقة الثانية فيعبر عنها بـ :

أ - الحمولة الكلية المسجلة ويرمز لها G.R.T اختصاراً للكلمات الانكليزية GROSS REGISTER TONNA وتعبر عن الحجم الكلي لجميع فراغات السفينة الداخلية المطلقة .

ب - الحمولة الصافية المسجلة ويرمز لها اختصاراً N.R.T المعبرة عن الكلمات الانكليزية NET REGISTER TONNAGE والتي تمثل الحمولة الكلية المسجلة مطروحة منها جميع فراغات أماكن إقامة الطاقم وغرف الآلات والأماكن المستعملة للملاحة . واختصار تعبر عن الفراغ المنتج للأجور البحرية .

وهذا تدل الحمولة الكلية على أبعاد السفينة في حين تدل الحمولة الصافية على الاستغلال التجاري ، وتقاس الحمولة هنا إما

بالأقدام المكعبة وأما بالأنار المكعبة ، وقد تقدر الحمولة بالبرميل ، والبرميل تعبير للدلالة على / ١٠٠ / قدم مكعب ويساوي ٢٨٣ مترا مكعبا كما يعبر عن طن المسد

وتتخذ الحمولة أساسا لتقدير أجرة السفينة وتحديد المسؤوليـة ولتحديد التحويض في حال التلف أو التأخير في عمليات الشحن واستفريق . كما يحدد القانون على أساس الحمولة بعض الأحكام ، مثل : لا يجوز الرهن الا على أسفن ذات الحمولة / ٢ / طن فأكثر . (١)

حـ - وزن السفينة كاملة عيساوي مقدار ما تزيحه من الماء وهي طائفة ، ويوجد للسفينة نوعان من الراحة ، الراحة الخفيفة والازاحة الكاملة :

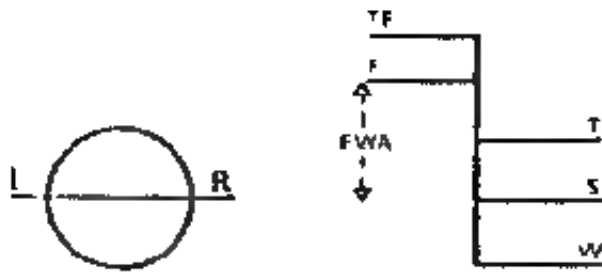
١- الراحة الخفيفة : LIGHT DISPLACEMENT ويساوي وزن السفينة من (بدن + أجهزة + مكنيات) .

٢- أما الازاحة الكاملة : LOAD DISPLACEMENT فتساوي الازاحة الخفيفة + البضائع + المياه العذبة + الوقود + الطاقم ، ويمكن أن نعبر عنها بأنها الوزن الكامل للسفينة عندما يصل غاطس السفينة الى منتصف دائره التحميل *

(١) كمال طه مصطفى ، مبادئ القانون لبحري . الطبعة الثالثة ، دار الجامعة ، ص ٣٦

* - دائرة التحميل : هي الدائرة التي توضع على جانب السفينة موضعا فيها خطوط الشحن السطح للسفينة أن تحمل سبب البضائع حتى الوصول اليه ، ويختلف خط تحميل السفينة حسب أوقات السنة وحسب نوعية السفينة فيوجد خط شحن صيفي وخط

* شحن شتوي وتدعى هذه الخطوط " بخطوط التحميل الدولية " .
ودائرة التحميل هذه : هي عبارة عن دائرة قطرها / ١٢ / بوصة
من الخارج وقطرها الداخلي / ١٠ / بوصة ويقطع الدائرة عند
المستصف خط أفقي طوله / ١٨ / بوصة وعرضه بوصة واحدة ويرمز
لخطوط بالشكل التالي :



وقد وضعت هذه الدائرة من أجل
إسالة البحرية ، حيث قصمت
المحيطات بموجب اتفاق دولي
إلى نطاقات خط التحميل الموسمية
وهذه التقسيمات تضع تحديدات
بالمحيطات بطريقة توجب السفينة
التي تنتقل من نطاق موسمي إلى
آخر لا تزيد حمولتها عن علامات
التحميل الموسمية المرفقة للنطاق .

وعلامات خط الشحن تحدد العاطس الذي لا تستطيع السفينة
تجاوزه وليس من المسموح تجاوزه خلال فترة الإبحار وتم ذلك وفق
معاهدة خطوط الشحن في لندن عام ١٩٢٠ وهذا أقصى غاطس
مسموح به للسفينة يحقق لها السلامة أثناء الإبحار ويقسم العالم إلى
مناطق معينة على خريطة خاصة ملحقة بقواعد خطوط الشحن وهي :

- ١- منطقة المياه العذبة الاستوائية (T.F.W) TROPICAL FRESH WATER
- ٢- منطقة المياه العذبة (F.W) FRESH WATER
- ٣- منطقة المياه الاستوائية (T) TROPICAL
- ٤- المنطقة الصيفية (S) SUMMER
- ٥- المنطقة الشتوية (W) WINTER
- ٦- منطقة شتاء شمال الأطلسي (W.N.A) WINTER NORTH ATLANTIC

د - الحمولة الوزنية للسفينة : هي الفرق بين الأمانة الخفيفة والأمانة الكاملة وبالتالي فإن هذه الحمولة هي مقدار ما تستطيع السفينة أن تحمله من البضائع والوقود والمياه (صبورة + مياه عذبة) والطاقل مقاسة بالأطنان الطولية . وثبتت حمولة السفينة بموجب شهادة صادرة عن إحدى شركات تصنيف السفن العالمية .

هـ - أوراق السفينة : (١)

يقتضي لكل سفينة نحر الأوراق التالية :

- أ - سند التخليك البحري .
- ب - دفتر التجارة .
- ج - إجازة توخي الملاحية .
- د - سجل يوميات السفينة .
- هـ - كذلك يجب أن يكون لديها الشهادات التالية :

- ١ - شهادة حمول السفينة .
- ٢ - شهادة خط الشحن الدولي .
- ٣ - شهادة معدات السلامة .
- ٤ - شهادة سلامة بناء السفينة .
- ٥ - شهادة المهام اللاسلكي .
- ٦ - شهادة بريد لاسلكي .

و - أوراق أخرى (خرائط وأوراق ملاحية أخرى . . الخ) .

- (١) سجلات المديرية العامة للموانئ البحرية ، دائرة التفتيش البحري ، قسم التسجيل والمعاينة ، الفطر الحربي السوري ، اللاذقية .

٦ - أشخاص السفينة :

- ١- مالك السفينة : SHIPOWNER
- ٢- ريان السفينة : SHIPMASTER
- ٣- طاقم السفينة : CREW

١- مالك السفينة : هو الذى يملك السفينة ويقوم بتجهيزها للرحلة البحرية .

٢- ريان السفينة : لقد أقرت معاهدة جنيف من عام ١٩٣٦ الخاصة بتحديد مؤهلات الريانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين بالنسبة للسفن ، وعرفت الريان بأنه : هو كل شخص يتولى قيادة السفينة . ولكن عمل الريان لا يتوقف على هذا فحسب بل يتعداه الى أعمال أخرى كثيرة فهو يمثل المجهز ويعتبر الناقل ويتعهد بضائع السفينة التى أوصلتها الى مرفأ التسليم ويتم تعريف الريان وفقاً لذلك بأنه " الشخص الذى يعهد اليه بقيادة السفينة والحماية بها وإدارتها وتولي جميع السلطات القانونية عليها في حدود القانون والعرف البحرى " . (١)

٣- الطاقم البحرى : يعبر عن مجموع الأفراد المؤهلين للحصول الملاحى . ويقسم الى ثلاثة أقسام :

آ - القسم الملاحى ، ويتألف من :

- ١- اسرسان .
- ٢- رئيس الضباط الملاحيين .
- ٣- صابط ملاحى ثان

(١) نحاس عادل ، زين لمباردين يوسف ، القانون البحرى . الأكاديمية العربية لتفكر البحرى ، الامارات العربية المتحدة . اشاركسة ،

- ٤- ضابط ملاحي ثالث .
 - ٥- ضابط راديو .
 - ٦- ضابط أو عدد من الضباط الملاحيين المدربين .
 - ٧- البحارة ويتألفون من رئيس بحارة وعدد من البحارة المهيّـره ونصف المهره وعمال لأغراض التنظيف والتشوير .
- ب- القسم الهندسي ويتألف من :
- ١- رئيس الضباط اسهندسين .
 - ٢- ضابط مهندس ثان .
 - ٣- ضابط مهندس ثالث .
 - ٤- ضابط مهندس رابع .
 - ٥- مهندس كهربائي .
 - ٦- مجموعة الأفراد ذوي الاختصاصات الميكانيكية وهم :
رئيس ميكانيكي ، ميكانيكي أول ، مراقب ، مشغل آلات ، زيات ،
مساعد كهربائي ، عامل مضخات .
- ج- القسم الاعاشي :
- وهو مجموعة من الأفراد الذين يقدمون الخدمات اللازمة للقسمين
الملاحي والهندسي . ويشمل هذا القسم : رئيس خدم ، رئيس طهاخين ،
طهاج أول ، مساعدين ، عمال نظافة .
- ويوجد أشخاص يربون للسفينة وهم الذين يراولون الأعمال البحرية
على البحر ، ومنهم :
- ١- وكيل السفينة .
 - ٢- السمسار البحري .
 - ٣- متاول الشحن والتفريغ في حال الشركات الخاصة العاملة في الموانئ .

٧- تسجيل السفينة واكتسابها الجنسية :

إن الخصائص التي تتمتع بها السفينة خلقت فيها شخصية مدنية وبالتالي جعلت من الضروري أن يكون لها جنسية تتمتع بها حيث تعتبر الجنسية العامل الأساسي في تحديد حقوق وواجبات السفينة .

وتختلف السفينة عن باقي السفن في هذه النواحي نظراً لأهميتها الاقتصادية ودورها الفعال في التجارة العالمية . وتتخذ جنسية السفينة لتحدد القانون الذي يحميها ويحكمها اختيارات معينة وتبدو هذه الأهمية بشكل خاص في الوقت الحاضر لما يعيشه العالم من خلافات سياسية بين الدول .

وهناك شروط معينة لاكتساب الجنسية هي : (١)

أ - شرط البناء الوطني : حيث تشترط بعض الدول من أجل إعطائها جنسيتها لسفينة معينة أن تكون قد بنيت في ترساناتها .

ب - شرط الملكية الوطنية . تشترط بعض الدول أن تكون السفينة مملوكة لأفراد من رعاياها .

ج - شرط الطاقم الوطني : تشترط بعض الدول لمنح جنسيتها لسفينة معينة أن يكون طاقم السفينة بالكامل أو جزء منه من رعاياها .

هذا وثبتت جنسية السفينة بالعلم الذي ترفعه وبالتسجيل لدى السلطات المعنية . ومن المميزات الاقتصادية لاكتساب الجنسية الحماية التي تتمتع بها السفن التابعة لتلك الدولة بالإضافة إلى المعونات التي تحصل عليها نتيجة الدعم الذي توفره الدولة لأسطولها الوطني ودعم قدرته على المنافسة في السوق العالمية .

وبالمقابل هناك ضرائب تفرض على السفن التي تحمل جنسية معينة بالإضافة الى الشروط السابقة سواء كان شرط البناء الوطني أو اشتراط الطاقم الوطني أو شرط الملكية الوطنية وتعتبر هذه الشروط وعلى رأسها شرط الطاقم الوطني بالإضافة الى لضرائب المفروضة على السفن عاملاً هاماً لتباين الأجر البحرية المدفوعة للعمال البحرية من دولة السفن أخرى .

شروط تسجيل السفن في الجمهورية العربية السورية : (١)

أ - يجب أن يكون مرقاً التسجيل سوريا .
ب - أن يكون مالكيها سوريا وإذا كانت مملوكة على الشيوع من قبل عدة أشخاص يشترط أن يكون ٥٠ ٪ من قيمة أسهم السفينة على الأقل مملوكة لأشخاص سوريين .

ج - إذا كانت السفينة لشركة سورية من شركات الأموال يشترط أن يكون :

- ١ - نصف عدد الأسهم لمواطنين سوريين .
- ٢ - أكثرية أعضاء مجلس الإدارة يحملون الجنسية السورية .

د - لم يذكر القانون أية شروط بالجنسية لشركات الأشخاص ، ولكن يرى الدكتور الياس حداد أنه يتوجب عندئذ أن تكون أغلبية حصص الشركة عائدة لأشخاص سوريين وأن يكون المدير أو غالبية المديرين في حال تعددهم من يحملون الجنسية السورية . (٢)

(١) المديرية العامة للموانئ ، دائرة التفتيش البحري - قسم التسجيل والمعانة ، القطر العربي السوري ، اللاذقية .

(٢) حداد الياس ، القانون التجاري (برى - بحرى - جوى) ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٨٩ .

هـ - ألزم المشرع السفن التي تحمل الجنسية السورية أن يكون ثلثا البحارة من التامة السورية على الأقل وللمجهز في حال الضرورة أن يستخدم رابعا أو خبائطا أو عمالا ميكانيكيين أجنبيا شريطة أن تكسب الشهادات التي يحملونها معادلة للشهادات المطلوبة من السوريين . (شرط الطاقم الوطني) .

- فقد اشترطت فرنسا مثلا تسجيل سفينة لديها أن يتم بناؤها في مرساتها وأن يكون مالكها يتمتع بالجنسية الفرنسية (شرط الطاقم الوطني) .

- في حين أن بريطانيا لم تشترط ذلك الشرط بسبب نقص العمالة البحرية بالنسبة لعدد السفن لديها ولذلك فهي تعمل بمبدأ حرية اختيار الطاقم .

- وفي جمهورية مصر العربية حدد القانون البحري المصري نسبة البحارة المصريين على السفن المصرية بنسبة ٩٥ ٪ من البحارة ، كما حدد نسبة ٩٥ ٪ من إجمالي الرواتب للبحارة المصريين .

ولاعتبارات اختيار الطاقم أهمية كبيرة جدا في تحديد الأجور البحرية ، ففي الجدول التالي نبين حسبيات طواقم السفن التي تروج علم ليبيا والتي تأخذ بمبدأ حرية الطاقم .

جدول رقم (٥)
جنسيات طواقم السفن التي ترفع علم ليبيا (١)

الدولة	ضباط	دنيون	مجموع الأفراد	م المجموع %
الصين الشعبية	٦٨٤٥	١٥١٩١	٢٢٠٣٦	٢٥٧٠
الفلبيين	٢٢٨٠	٨٢٥٦	١٠٣٦	١٢٢٩
اليونان	٣٣٨٠	٥٢٧٢	٨٨٥٢	١٠٣٢
إيطاليا	٢٢١٧	٥٣١٦	٧٥٣٣	٨٧٩
كوريا الجنوبية	١٩٣٢	٤٨٤١	٦٧٧٣	٧٩٠
إسبانيا	١٤٠٠	٤٢٢٥	٥٧٢٥	٦٦٨
الهند	٦٧٥	٣١٩٧	٣٨٧٢	٦٥٢
بريطانية	١٤٨٥	١٢٢١٠	١٦٩٥٦	٦٠٣
غيرهم	٤٧٤٦	١٢٢١٠	١٦٩٥٦	١٩٧٧
المجموع :	٢٤٩٦٠	٦٠٧٧٦	٨٥٧٣٦	١٠٠

هذا وتدخل اعتبارات متعددة في اختيار الطاقم تتسمو بحسب اعتبارات معنوية متعلقة باختلاف مستويات الأداء باختلاف جنسيات الطواقم البحرية .

(١) أبو معاش محمد رضا ، ١٩٨٥ - الطواقم البحرية والأسطول العربي .
الأكاديمية العربية للنقل البحري ، جمهورية مصر العربية ، الاسكندرية
- السطد ١١ ، المجلد ٢١ ، ص ٣٤ - ٤٨ .

هذا وقد أجريت دراسة على مدينة بصائع عامة حديثة حملتها
/ ١٠ ٠٠٠ / طن فهي تحتاج الى طاقم يختلف في تعداد من طاقم
آخر لمنسبة أخرى .

جسمية الطاقم	عدد أفراد الطاقم (١)
١- السيد	١٢
٢- اليونان	٢٣
٣- السويج	٢٤
٤- بريطان	٢٥
٥- الفلبين	٣٦

وهي الولايات المتحدة بلغت أجور العاملين في بناء السفن
والعاملين كبحارة على هذه السفن حوالي ثلاثة أضعاف أجور العاملين
المماثلين في الدول الأوروبية ورغم ما تقدمه الحكومة الأمريكية من إعانات
لكل من عمليات بناء السفن وعمليات تشغيلها فإن الأسطول الأمريكي
يعتبر من أغنى الأساطيل العالمية تكلفة في التشغيل ، وهذا ما يدفع
الكثير من ملاك السفن الأمريكية الى التهرب من تطبيق الشروط
والتنظيمات والاتفاقيات التي تطبق على السفن الأمريكية بتسجيل سفنهم
في دول أخرى (وخاصة التهرب من الضرائب الثقيلة التي تفرضها الدول
البحرية على أساطيلها) .

لذلك يجري تسجيل أغلب السفن تحت أعلام دول معينة يتوفر فيها
من الخصائص والسميزات ما يجذب جميع ملاك السفن في العام وتدعى

(١) المرجع السابق ، ص ٣٤ - ٤٨ .

هذه الدول بدول رايات التسجيل المفتوح أو دول أعلام الملاحة . وهذه الدول هي : (ليبيريا - بنما - سنغافورة - هونغ كونغ - بهاما - بربودا - قبرص) .

وما خصائص دول أعلام الملاحة فهي :

- ١- عدم فرض ضرائب على السفن التي تحمل علمها الا في حدود ضئيلة جدا .
- ٢- عدم تدخل الدولة في النشاط الملاحي بأي صورة من الصور .
- ٣- الحرية في اختيار طاقم السفينة .
- ٤- ضالة أجور التسجيل (رمزية) .

وفيما يلي جدول توضح فيه محلة هيئة (اللويدز) السندنية تكاليف العمالة البحرية لعائلة صب أو ناظفة يتكون طاقمها من / ٣٢ / فردا على النحو التالي :

جدول رقم (٦)

تكلفة العمالة البحرية السنوية بالدولار الأمريكي (١)	جنسية الطاقم
١ ٨٠٠ ٠٠٠	الولايات المتحدة
١ ٢٢٥٠٠٠	فرنسا
١٠٠٠ ٠٠٠	السويد
٩٥٠ ٠٠٠	الدنمارك
٩١٢٠٠٠	ألمانيا الغربية
٩٠٠ ٠٠٠	النرويج
٨٠٠ ٠٠٠	بلجيكا
٨٠٠ ٠٠٠	هولندا
٨٠٠ ٠٠٠	اليابان
٧٠٠ ٠٠٠	إيطاليا
٦٢٥٠٠٠	إسبانيا
٥٠٠ ٠٠٠	المملكة المتحدة
٢٥٠ ٠٠٠	اليونان
٣٢٥٠٠٠	الصين
٢٠٠ ٠٠٠	إيران
٢٠٠ ٠٠	الفلبين
٢١٥ ٠٠٠	كوريا الجنوبية

(١) المرجع السابق ، ص ٣٤ - ٤٨ .

البحث الثالث أنواع السفن

-

السفينة هي المصير الأساسي التي تدور حوله صناعة النقل البحري،
وتختلف السفن فيما بينها من حيث طريقة التصميم والبناء والغرض الذي
بنيت لأجله، وتختلف السفن فيما بينها من حيث الحمولة والقوة والسرعة
والمتانة والدرجة التكنولوجية .

وتنقسم هيئة اللويدز سفن النقل البحري على الشكل التالي : (١)

١- الناقلات : TANKERS وتنقسم الى :

أ- ناقلات البترول الخام : CRUDE OIL TANKERS

ب- ناقلات المنتجات البترولية : REFINED PRODUCTION TANKERS

ج- حاملات البتروكيماويات : PETROCHEMICAL CARRIERS

٢- حاملات الغاز الطبيعي : LIQUIFIED NATURAL CARRIER (L.N.C)

٣- حاملات غاز البترول السيل : LIQUIFIED PETROLUM GAS (L.P.G)

وتنقل كل منتجات الغاز السيل ومن أمثلتها حاملات الغاز السيل
وحاملات الأمونيا .

٤- الحاملات المشتركة : COMBINED CARRIERS

وهي شكل مخصص اما لنقل بضائع سائلة أو جافة وتشمل :

أ- حاملات بترول صلب / خام : OIL BULK CARRIERS

٥- حاملات الصب الجاف : DRY BULK CARRIERS

وهي سفن مخصصة لنقل حمولات كاملة من البضائع الجافة صلباً
(IN BULK) من هذه السلع (فوسفات - قمح - بوكسيت -
حبوب " رز ، شعير ، شوفان ، فول ، صويا ") .

٦- حاملات الصالات (الصنادل) * : LIGHTER CARRIERS

وهي سفن مخصصة لنقل حمولات كاملة مثل الصنادل LIGHTER
ومن أمثلة هذه السفن ، سفن اللاش LASH أو سفن حلة البعسر
SEA BEE .

٧- سفن الدحرجة : وتسمى ROLLON ROLL OFF RO/RO

٨- سفن البضائع العامة التقليدي GENERAL CARGO SHIPS وهي سفن
تحمل بضائع عامة مثل (قطر - اصطب - دخان - أسمنت -
بطاطا ...) .

٩- سفن الحاويات : CONTAINER SHIP

وهي سفن مخصصة لحمل الحاويات ، وتحمل لحاوية مختلف أنواع
البضائع .

وتقسم حلة FAIR PLAY الدولية للنقل البحري ، سفن النقل
البحري الى الأنواع التالية : (١)

١- سفن البضائع العامة .

٢- سفن الحاويات .

* - الصندوق : عبارة عن حاوية مائمة تقطر أو تتحرك آلياً .

(١) FAIR PLAY INTERNATIONAL SHIPPING JOURNAL
STATISTICAL INFORMATION FEB, 1978 .

- ٣- حاملات الصب .
- ٤- ناقلات البترول .
- ٥- سفن الركاب والمبارات .

وبشكل عام تقسم أنواع السفن الى ثلاث مجموعات :

١- المجموعة الأولى : السفن التجارية .

CONTAINER SHIPS	أ - سفن الحاويات :
PASSENGER SHIPS	ب - سفن الركاب :
GENERAL CARGO SHIPS	ج - سفن البضائع العامة :
OIL TANKERS	د - الناقلات البترولية :
CHEMICAL CARRIERS	هـ - ناقلات الكيماويات :
ROLL ON/ROLL OFF SHIPS RO/RO	و - سفن الدرجة :
BULK CARRIERS	ز - حاملات الصب :

٢- المجموعة الثانية : وتشمل السفن الخدمية ومنها :

ICE BREAKERS	آ - كاسحات الجليد :
SUPPLY SHIPS	ب - سفن الامداد :
TUGS	ج - القاطرات :
SALVAGE TUGS	د - سفن الانقاذ البحرية :
WEATHER SHIPS	هـ - سفن الارصاد الجوية :
PILOT SHIPS	و - سفن الارشاد :
RESEARCH SHIPS	ز - سفن الأبحاث :
DREDGERS	ح - لكراكات (*) :

*- الكراكة : هي عاتمة بحرية مزودة برأس حفر من أجل تنظيف الموانئ والممرات المائية من الأوحال والأتربة والرمال المتجمعة والمترسبة التي تعيق الملاحة البحرية .

٣- المجموعة الثالثة : سفن الأغراض الأخرى

FISHING SHIPS	١- سفن الصيد :
FACTORY SHIPS	ب - سفن صيد وتصنيع :
YACHTS	ج - سفن الترفيه :

وفيما يلي سوف نستعرض بشي^١ من التفصيل بعض أنواع السفن المشار إليها ، وهي :

أولا - سفن الركاب :

وتقسم الى قسمين ، سفن الركاب لمسافات طويلة ، وسفن الركاب لمسافات قصيرة . وتخصص هذه السفن لنقل الركاب المسافرين عبر سواحل العالم اما لغرض التنقل أو لغرض السياحة وتدعى هذه السفن المسنن الحائفة حيث توجد فيها جميع وسائل الراحة وتنقسم هذه السفن الى درجات ومن خصائصها أنها :

- ١- تعمل على خطوط منتظمة .
- ٢- تتمتع بسرعة أكثر من غيرها من السفن .
- ٣- تتوفر فيها معدات لسلامة المختلفة لانقاذ الركاب .

وقد تقوم بعض سفن الركاب بشحن نسبة قليلة من البضائع (بضائع معينة) أو بضائع تحتاج الى ثلاجات كالفواكه واللحوم وفي بعض سدن الركاب عناصر خاصة لشحن أنواع معينة من البضائع . وتسمى هذه السفن التي تقوم بشحن بضائع في عابرها مع الركاب بالسفن المختلطة . ومن أمثلة سدن اركاب لمسافات طويلة السفينة الإيطالية (رافائلو) وهي تتمتع بالمواصفات التالية : (١)

(١) كيرلس حليم ، ١٩٢٥ - قناة السويس وتاريخها وأهميتها العالية .

دار المعارف ، مصر ، ص ٤٠ .

الطول : ٢٧٥ مترا

العرض : ٣١ مترا

السرعة : ٢٩ عقدة / ساعة

عدد الشرف : ٧٥٠ قمرة

عدد الركاب التي تستطيع استيعابهم ١٨٠٠ راكب .

ويوجد فيها مساح وقاعات رياضية بالإضافة الى / ٨٥٠ / تلفزيونا و / ١٨ /

مصعدا ، ومن أشهر مدن الركاب مسافات قصيرة (الهيفرا كرافت)

HOVER CRAFT والهيدرو فيل HYDROFILS الخ .

ونور فيما يلي جد ولا يوضح عدد مدن الركاب التي تنطويها بها

الجدول الختمة بهذا النوع من المدن . (١)

جدول رقم (٢)

اسم الدولة	عدد السفن عام ١٩٧٢	عدد السفن عام ١٩٨٣
السلطنة المتحدة	٢٦	٩
إيطاليا	٢٦	٦
فرنسا	٩	-
الاتحاد السوفيتي	١٠	٢٧
النرويج	١٣	١٨
اليونان	١٠	٢٩
بنما	٧	١٣
ليبيريا	٥	٦

ثانياً - معن الحاويات :

وقد استخدم هذا النوع من اسفن في عام ١٩٥٦ في الطسرق الملاحية الأمريكية واستخدمت في عام ١٩٦٦ في النقل عبر المحيط الأطلسي .

ويتلخص نظام النقل بالحوايات بوضع بضائع في وحا معدني على شكل صندوق له فتحة جانبية يطلق عليها اسم الحاوية ، ترص البضائع وتوضع في الحاوية في مخازن المصدر ولا تفتح الا عند المستورد .

وهناك مقاييس وأبعاد دولية نمطية * ستاندارد " للحوايات تحددها الهيئة الدولية للمعايير القياسية (I.S.O.)

INTER NATIONAL STANDERDS ORGANAZATION

وتوجد أنواع مختلفة من الحاويات منها حاويات التلاجات وحاولات الكحول التي تأخذ شكلا اسطوانيا وحاولات لنقل المطور والزيت .

وفي بادئ الأمر استخدمت سفن معدلة لنقل لحاوية الا أنه فيما بعد تم بناء سفن متخصصة لنقل الحاويات حيث يمكن الآن تحميل الحاوية خلال زمن قصير جدا يتراوح بين ٥ - ٦ دقائق ولهذا يمكن تحميل السفينة وتغريغها بفترة زمنية قصيرة جدا ، وفيما يلي بين القياسات الدولية لأحجام الحاويات المختلفة .

وحدة القياس = قدم (١)

النوع	الطول	العرض	الارتفاع	الحمولة / طن
كبير جدا	٤٠	٨	٨	٣٠
كبير	٣٠	٨	٨	٢٥
متوسط	٢٠	٨	٨	٢٠
صغير	١٠	٨	٨	١٠

كما نورد فيما يلي جدول يوضح أعداد سفن الحاويات حسب مجموعات البلدان ، ذات السعة بالوحدات المعادلة لعشرين قدم (TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT (T.E.U) وذلك كما هي قسبي منتصف أعوام ١٩٨٥ ، ١٩٨٧ .

- (١) الهرشوي عبد الحميد ، ١٩٧٥ - المضائق المقوية بحرا والمناخية
بها . الطبعة الثانية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، قسم
الدراسات البحرية ، جامعة الدول العربية ، ص ٣٣٥ .

حدول رقم (٨) (١)

السعة بالوحدات المعادلة لـ ٢٠ قدم		عدد السفن		أعلام التسجيل حسب مجموعات البلدان
١٩٨٧	١٩٨٥	١٩٨٧	١٩٨٥	
١٢١٥٢١٥	٩٤٢٢٢٢	١٠٥٢	٩٧٠	١- المجموع العالمي
٦٦٤٧٦٠	٥٧٧٩١٥	٤٨١	٥١٦	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة .
٢٣٩٠٣١	١٢٢٢٩٠	٢٢٧	١٧٦	٣- بلدان التسجيل الفتوح .
٦٥٧٩١	٤٧٩٦٣	١٠٦	٧٥	٤- البلدان الاشتراكية
١٥١٠٦٩	١٢٣٦٠٠	١٧٤	١٥٦	٥- الدول النامية
١٣٤٨٢٠	١١٩١٤٢	١٤٠	١٢٧	في آسيا
٢٠٧٠١	٣٨٧٣	٢٤	١٦	في أمريكا
٥٨٥	٥٨٥	٣	٣	في أفريقيا
٩٥٢٧٤	٧٠٤٥٤	٦٤	٤٧	٦- في بلدان أخرى

ويوضح الحدول السابق أن الحمولة الكلية لسفن الحاويات تزداد من عام لآخر ، فقد ارتفعت في عام ١٩٨٧ بمعدل ٢٩٪ عن عام ١٩٨٥ ، ولكن يلاحظ أن الأسطول العالمي لسفن الحاويات ظل مركزاً في عدد قليل من الدول المتقدمة حيث احتلكت ٤٥٪ من العدد الإجمالي للحاويات العالمية وهو ٥٤٪ من الحمولة المقدرة بمسشرين قدماً .

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره ، ص ٢٦ .

ومثلت بلدان التسجيل المفتوح ٢١٦٪ من عدد السفن و ١٩٧٪ من السعة العالمية بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً . وبالتالي امتلكت الدول الرأسمالية زهاء ١٠٠٪ من التسجيل المفتوح حوالي ٦٢٣٪ من عدد السفن و ٧٤٩٪ من السعة العالمية ، في حين امتلكت الدول النامية في عام ١٩٨٥ ١٢٣٪ فقط .

مزاياء سفن الحوادث ومساوئها :

١ - مزاياء نظام النقل بالحاويات :

ان المزايا التي يمكن الحصول عليها من نظام النقل بالحاويات ترد في معظمها الى الجانب الاقتصادي الذي كان وراء ظهور هذا النوع من أنظمة النقل ، وقد أدى استعمال نظام النقل بالحاويات الى :

أ - تخفيض تكاليف النقل الكلية :

ان بطء مناولة الحمولة لعمرة كان من الأسباب الرئيسية التي دفعت صناعة النقل نحو البحث عن أنظمة بديلة للأنظمة التقليدية ، بالإضافة الى ذلك فان تكاليف المناولة في السفن أخذت تتهم جزءاً كبيراً من تكاليف تشغيل السفن المادية فقد وصلت تكاليف السفن بسبب ذلك في الولايات المتحدة وبلدان أخرى الى ما يتراوح بين ٦٠ - ٧٠٪ من تكاليف تشغيل السفن ووصلت في بريطانيا الى ٤٠٪ ، فقد عمل هذا النظام على تقليل عدد مرات المناولة وزيادة سرعتها وذلك لأن عملية تقليل الترسر اللارم لمناولة كمية معينة من البضائع يؤدى الى زيادة طاقة حمولة السفينة في كل وحدة رمية ، أى أن استعمال الحاويات يقلل خطوات المناولة اللازمة لانتقال البضاعة من المصدر الى المستودع بمقدار ٥٠٪ بالمقارنة مع مناولة الحمولة المجرأة (١) .

(١) حسين الخطير عبد القادر ، ١٩٨٣ - الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد

مما أدى الى زياده سرعة دوران السفينه في الميناء حيث كانت تقضي السفن المادية ٦٠٪ من وقتها في الميناء مقابل ١٥ - ٢٠٪ للسفن الحاوية (١) .

والمعلوم أن السفينة في الميناء تشكل رأسمالا عاطلا عن الحمل ، وأن سرعة الدوران هذه أفرزت مددا زمنية للرحلات الكاملة على خطوط التجارة الدولية ما كانت لتتحقق لولا نظام الحاويات فمثلا كانت تستغرق الرحلة الكاملة ما بين استراليا والمملكة المتحدة في السفن الحادية عشر اسبوعا أصبحت السفن الحاوية تستغرق حوالي عشرة أسابيع . (٢)

ب - قلة اليد العاملة في الشحن والتفريغ :

إن أثر نظام الحاويات في تقليل التكاليف وتخفيض الأرباح يتجلى في احلال العلية ذات الكثافة اأرأسمية محل الكافة العاملة .

ج - تقليل تكاليف أجور الشحن :

إن أجور شحن الحاويات هي دون أجور الشحن بالوسائل التقليدية سواء أكان ذلك من حيث نسبة الخصم التي يمنحها الناقلون للشاحنين لتشجيعهم على استعمال الحاويات في التصدير والتي تبلغ ٥٪ في حالة نقل البضائع من الميناء للميناء و ١٠٪ في حالة النقل من الباب الى الباب أو من حيث تخفيض الكلفة الكلية للنقل والتي يكون أحر الشحن عاملا فيها من حملة عوامل أخرى تتضمن تكاليف وأقساط التأمين وسرعة المناولة وسرعة دوران السفن في الموانئ . (٣)

(١) نفس المراجع ص ٦٢ .

(٢) المراجع السابق ص ٦٣ .

(٣) نفس المراجع ص ٦٨ .

د - تحميل بضائع كثيرة ومتنوعة :

لا يقتصر استعمال الحاويات على نقل أنواع معينة من البضائع بل تعددت استعمالاتها كثيرا لتشمل بضائع جديدة أصبح بالامكان نقلها عن طريق البحر من خلال نظام النقل بالحوايات ومن هذه البضائع :

- نقل المواد القابلة للتلف مثل : الجبن ، اللحوم الطازجة ، الأسماك . . . وغيرها من المواد سريعة التلف .

- نقل المواد اسماه مثل : الهليوم ، والسوائل والساحيق الكيميائية اسخطرة .

هـ - يعتبر نظام النقل بالحاوية خير وسيلة من أجل خدمة النقل اسخترق من الباب الى الباب .

و - حماية البضائع المسقونة بشكل أفضل من الكسر والتلف والسرقعة والبضائع التي كان من الممكن أن تتعرض لها .

٢ - مساوئ نظام النقل بالحوايات :

أ - خلق بطالة عمالية في الموانئ :

ان أحد الأسباب الهامة والدافعة الى تبني نظام لحاويات هو الحصول على سرعة دوران مرتفعة للسفن في الموانئ ولا يأتى هذا الا عن طريق ارتفاع نسبة الانتاجية في محاولة الحمولة من السفن واليهيتمسا وكان هذا متعمدا في حالة استعمال الوسائل التقليدية ، فحاجا ابتكار الحاوية تحقيقا لتلك المطالب وتبع ذلك اعاده تصميم السفن والموانئ على أسس جديدة وادخال وسائل الساوله المتطورة وكلها أدوات تحتاج السس رأس مال كبير ، ولذا فان استخد مها بمشكل اقتصادي أحد المساوئ الهامة في نجاحها وتحقيقها للغرض من انشائها وهذا يعني تضافر هذه

الأنوات جميعها في تقليل وقت السفينة في الميناء بزيادة سرعة المناولة وهذه هي منطقة الخطر على مستقبل عمال الموانئ* ، ذلك أن سرعة المناولة بالمعدات الحديثة تعني الاستغناء عن النظام السابق الكثيف عماليا والاستعاضة عنه بنظام كثيف رأسمالي وهذا أدى إلى وجود بطالة في صفوف عمال الموانئ* . (١)

وأكثر ما يضر هذا النظام الدول النامية التي تملك أيدي عاطلة كثيرة مما يخلق لديها بطالة جديدة تفرز آثار اجتماعية واقتصادية يمسل وسياسية سيئة تركبها مما حدا بها بالابتعاد عن هذا لنظام إضافة إلى حاجته لكثافة رأسمالية غير متوفرة في البلدان النامية .

ب - نظام الحاويات يحتاج إلى كثافة رأسمالية :

إن نظام الحاويات هو مشروع رأسمالي كثيف يمثل كلفة عالية خاصة إذا ما أضفنا عامل الاستغناء عن المعدات الحالية والخسارة لناجمة عن ذلك إلى التكلفة العالية لأرضية السفن الحاوية حيث يكلف الرصيف الواحد بأسعار ١٩٧٢ أكثر من مليون جنيه استرليني . (٢)

وإن هذا النظام المالي والتقني تتميز عنه الدول النامية خاصة الفقيرة منها ، ولم يقتصر العبء المالي الذي يفرضه هذا النظام على الدول النامية بل إن المخطوطات الملاحية في الدول المتقدمة عجزت هي أيضا منفردة عن تحمل ذلك . ولذا لجأت إلى تكوين تجمعات ملاحية وذلك في محاولة للتغلب على ضخامة التكاليف الرأسمالية المظلمة .

(١) المرجع السابق ، ص ٧٢

(٢) نفس المرجع ، ص ٧٦

جـ - ومن العوامل المعيقة لاستخدام سفن اسحاويات في التجارة الدولية ضخامة المواد الأولية غير الصالحة للنقل بالحاويات وخاصة السبي تصديرها الدول النامية .

د - تحتاج الى ساحات كبيرة جدا في حال التخزين .
تسبب بعض المشاكل والعراقيل مع ادارة الجمارك من أجل الكشف عليها .

ثالثا - ناقلات العبارات (سفن الدحرجة) :

استخدمت هذه الناقلات في نقل التجارة عبر المحيطات وتتميز هذه السفينة بوجود فتحة في مؤخرتها تسمح بحرور جميع أنواع العبارات (عبارات ركوب - لواري - جررات - عربات سكك حديدية) .

أنواع سفن الدحرجة : (١)

رغم كون مبدأ العمل واحدا في سفن الدحرجة فإنها تتميز عن بعضها بفروق ميكانيكية واختلافات في البناء الداخلي للسفينة ، والسبي منها :

- أ - سفن دحرجة مع طاعات وأسطح مشتركة .
- ب - سفن دحرجة مع أسطح وطاقات .
- ج - سفن دحرجة ذات أسطح مضطعة .
- د - سفن دحرجة ذات طاعات خالية .

مزايا سفن الدحرجة وعيوبها :

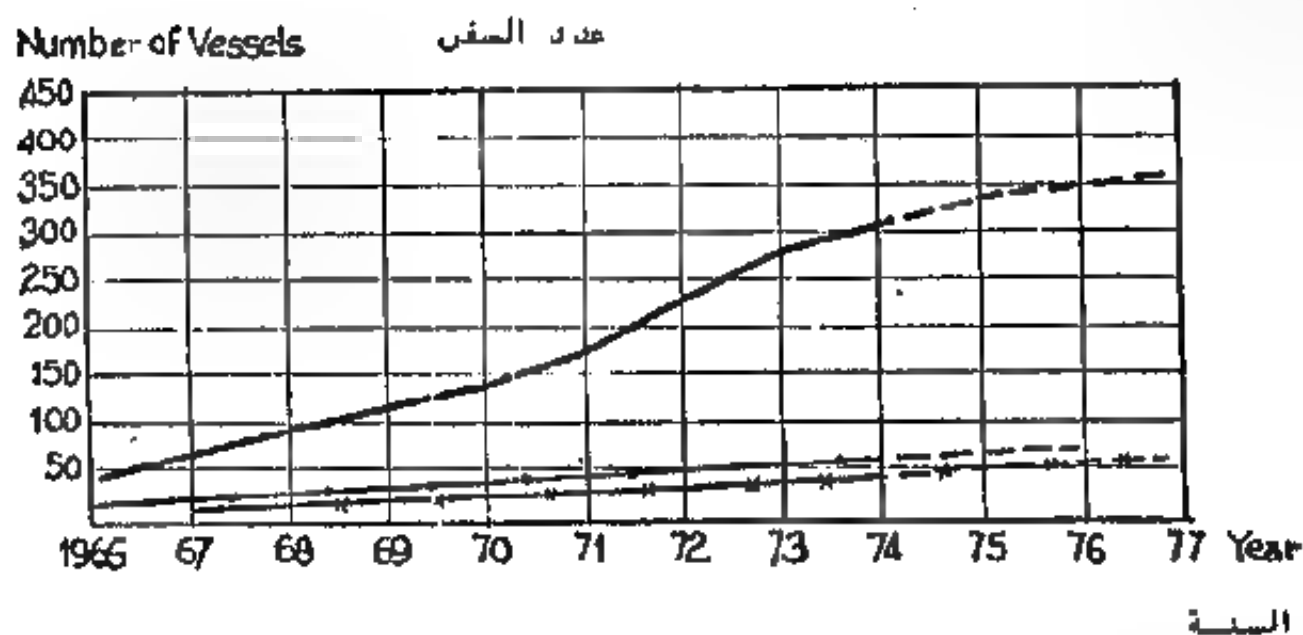
١ - المزايا :

- أ - تحقق وفورات في زمن الشحن والتفريغ .

- ب - مرونة في شحن مختلف أنواع الآليات (الدحرجة) .
 - ج - تكاليف منخفضة في الشحن والتفريغ .
 - د - سرعة في الحركة والدوران .
 - هـ - وسيلة أساسية في عملية النقل المخرق من الباب الى الباب .
 - و - ان سرعة التفريغ تنخفض زمن مكوث السفينة في الميناء وبالتالي تخفيض تكاليف تشغيل السفينة .
- ويعتبر من أهم ميوب هذه السفن ارتفاع تكاليف بنائها ، وعدم قدرتها على نقل أنواع مختلفة من البضائع .
- ويوضح الشكل التالي عدد مدن الدحرجة من عام ١٩٦٦ وحتى عام ١٩٧٧ . (١)

شكل يوضح عدد سفن الدخرجسة

من عام ١٩٦٦ وحتى عام ١٩٧٧



x x x حاملات السيارات
 - - - حاملات أعالي البحار
 ————— " التجارة الساحلية

رابعاً - ناقلات الصواني (الطباقي) :

تعريف الصينية : هي قاعدة خشبية أو معدنية بقياسات معينة ترص عليها البضائع في مكان الانتاج وتحمل الصينية بواسطة الشوكات الرافعة وتدخل الشوكة الى قلب الناقل من فتحة على الجانب ، وهناك قياسات دولية متفق عليها للصواني . (١)

٢٢ × ٤٨ بوصة	حسولة ٢ طن
٤٠ × ٤٨ " "	١ طن
٢٢ × ٤٨ " "	١ طن

مميزات ناقلات الصواني وعيوبها :

١- العزايما :

- أ - قلة اليد العاملة المستعملة في الشحن والتفريغ .
- ب - تقليل تعرض البضائع للتلف .
- ج - لا تحتاج الى استثمارات كبيرة .
- د - ليست بحاجة الى وسائل مناولة خاصة فهي تلائم جميع وسائل المناولة المستعملة .
- هـ - وديرات في زس الشحن والتفريغ .

٢- العيوب :

- هناك بعض أنواع من البضائع لا تنقل بالصواني (الطباقي) .

(١) البرشومي عبد الحميد ، البضائع السقولة بحرا والعتاية بها . مرجع

حقي ذكره ، ص ٣٣٢ .

خامسا - ناقلات الغاز :

تقسم حاملات الغاز الى قسمين :

١- حاملات الغاز الطبيعي السال :

ويرمز لها باختصار (L.N.G.)

٢- حاملات الغاز البترولي المسيل :

ويرمز لها باختصار (L.P.G.) LIQUIFIED NATURAL GAS

يشحن الغاز على هذه الناقلات ضمن صهاريج تأخذ لها شكلا كرويا أو اسطوانيا وهي العترة الأخيرة أخذت شكلا مستطيلا ليتلاءم مع شكل السفينة ويكون الغاز في هذه الصهاريج تحت ضغط معين عسالى أو متوسط .

يوضح الجدول التالي أسطول حاملات الغاز بنوعيتها كما هي في عام ١٩٨٢ (بالآلاف الأمتار المكعبة) . (١)

جدول رقم (٩)
(حاملات فاز البترول المسيل)

حجم السفينة م٣	عدد السفن	الحمولة بالآلف م٣
من حجم ١٩٩٩	٢٣٦	٥١٧
٢٤٩٩٩ - ٥٠٠٠	٩٨	١٠٨٩
٣٤٩٩٩ - ٢٥٠٠٠	١٢	٣٥٦
٤٩٩٩٩ - ٢٥٠٠٠	٨	٢٣٠
٦٩٩٩٩ - ٥٠٠٠٠٠	٢٢	١٢٠٥
١٩٩٩٩ - ٧٠٠٠٠	٤٧	٢٥٣٦
١٠٠٠٠٠ - فأكثر	٢	٢٠١
الإجمالي	٤٢٥	٧٢٣٤

جدول رقم (١٠)
حاملات الغاز الطبيعي (١)

الأسطول العالمي عام ١٩٨٢		حجم السفينة (٢م)
الحجم ألف متر مكعب	العدد	
١٨	٧	٤٩٩٩ - ١٠٠٠
٥	١	٢٤٩٩٩ - ٥٥٠٠
١٢٩	٥	٢٤٩٩٩ - ٢٥٠٠٠
٣١٤	٨	٤٩٩٩٩ - ٢٥٠٠٠
-	٠	٦٩٩٩٩ - ٥٠٠٠٠٠
٨٤٧	١١	٩٩٩٩٩ - ٧٠٠٠٠
٢٨٨٨	٢١	١٢٩٩٩٩ - ١٠٠٠٠٠
٣١٥	٧	أكثر من ١٢٠٠٠٠
٤٥٢٦	٧٠	الإجمالي

سادسا - ناقلات النفط :

من المحتمل أن تكون أول سفينة بنيت لنقل البترول في عتبارها الحديديّة هي السفينة جلوتوف سنة ١٨٨٥ وحملتها (٢٣٠٧) طن. (٢)
ثم تطورت صناعة ناقلات النفط وتعددت أشكالها .

(١) DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, NOV, 1982- SHIPPING STATISTICS AND ECONOMICS, LONDON.

(٢) BAPTIST 1980- TANKER HAND BOOK FOR DECK OFFICERS, BROWNSON , ON LIMITED SIXTHED, 3P.

وتقسم ناقلات النفط الى تسعين :

١- ناقلات النفط الخام .

٢- ناقلات منتجات النفط

١- ناقلات النفط الخام :

تتميز ناقلات النفط الخام بضخامة حجمها لأنها مخصصة لنقل كميات كبيرة من النفط الخام الى مصافي تكريره .

ولقد انتشرت ناقلات النفط الضخمة جدا خاصة بعد اطلاق قناة السويس التي تشكل العمور الاساسي لنقل البترول العالمي حيث اضطرت الناقلات الى الدوران حول القارة الافريقية ورأس الرجاء الصالح مما دعا الى التذكير في زيادة حجم الناقلات حتى وصلت الى ٤٠٠ / ألف طن أو ٥٠٠ / ألف طن .

ويعمر حاليا استخدام هذه الناقلات كمخازن حفظ عائمة وذلك لارتفاع تكاليف تشغيلها ، ومع ذلك فإن كثيرا من هذه الناقلات اتجه نحو التخريد وذلك بدلا من إيقافها عن العمل وخاصة في فترات انخفاض الطلب عليها الموافق لفترات انخفاض واردات النفط وانخفاض انتاجه .

٢- ناقلات منتجات النفط :

وهذه الناقلات مخصصة بطبيعتها لنقل منتجات البترول وهي على الأغلب تتمتع بحمولات متوسطة وذلك لأن ناقلات منتجات النفط ترتبط بالساحة الصحراوية التي تنتظرها في الموانئ المختلفة التي يمكن أن ترسو فيها .

وقد انتشر هذا النوع من الناقلات بعد انتشار مصافي البترول فسي مختلف أنحاء العالم . كذلك ارتبط حجم الناقلات بقدرتها على السرور في قناة السويس والأقنية العالمية الأخرى في العالم .

مزايها الناقلات الضخمة ومساوئها :

١- مزايها الناقلات الضخمة :

آ - البخر في شمس اليناء .

ب - البخر في اليد العاملة ؛

ان أن الطاقم الذي يعمل على ناقلة بترول حديثة اليناء حملتها
١٠٠ . . . طن قادر على تشغيل ناقلة بغط حملتها
٢٠٠ . . . طن وذلك نتيجة تدخل عنصر التكنولوجيا المتقدمة
والموضحة في بناء الناقلات .

ج - البخر في التوسيد .

د - سرعة في اليناء ؛

حيث أن بناء ناقلة واحدة حملتها ١٠٠ . . . طن تأخذ رمنا
أقل من بناء ثلاث ناقلات حمولة الواحدة ٣٠ . . . طن .

هـ - بخر في أجور الشحن ؛

وهذا ما يمكن انناقلة من القدرة على المنافسة في أجور النقل انطلاقا
من انخفاض تكاليف التشغيل .

٢- مساوى الناقلات الضخمة :

آ - الموانى* : ان ليس باستطاعة كافة الموانى استقبال السفن العملاقة
ان ان اعداد الموانى* لهذا الغرض يتطلب أموالا طائلة سواء
لتعميقها وتوسيع أحواضها أو لتزويدها بالمعدات الضخمة من
رافعات وعربات وقاطرات . . الخ وعلى سبيل المثال فقد أنفقت
هولندا (حوالي ١٣ مليون) جنيه استرليني لاهاد ميناء روتردام

لاستقبال السفن التي تصل حمولتها الى (٢٢٥٠٠٠) طن وفاطسها
(٦٢) قدام (١)

ب - القنوات والممرات لبحرية المالمية ، اذ تشكل القنوات القليلة
الحق عتبة كبيرة أمام بناء ناقلات ضخمة ، وفيما يلي جدول يوضح
القنوات المائية الرئيسية في العالم .

(١) كيرلس جورج حلليم ، قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية .
مراجع سبق ذكره ، ص ٥١ .

جدول رقم (١١)
الغسوات البحرية العائمة (١)

اسم موقع	تاريخ الافتتاح	الطول (كيلومتر)	المسوق (متر)	عدد الأنشطة (*)	حركة البضائع (سنوات مختلفة) (م. طن)
جمهورية مصر العربية	١٨٦٩	١٦٢ر٣	١٥ر٥٠	-	٢٤٢
ولايات المتحدة	١٩١٥	٢ر٦	٧ر٦٠	٤	٧٢
نرويج	١٨٩٥	٢ر٢	٥ر٨٠	١	١
نمسا	١٩١٤	٨٢ر٣ (**)	١٢ر٨٠	١٢	٩٥
ولايات المتحدة	١٩١٦	٦٤ر٤	١٠ر٤٠	-	٥٧
لبنان لاتحادية	١٨٩٥	٩٨ر٢ (**)	١١ر-	٤	٥٤
ولايات المتحدة	١٩١٤	٨١ر٣	١١ر-	-	٤٨
نرويج	١٩٣٢	٤٤ر٤	٨ر٢٠	١١	٣٨
لبنان	١٩٣٩	١٢٩ر٨	٥ر-	١٣	٣٢
ولايات المتحدة	١٩٥٩	٢٦٦ر٩	٨ر٢٠	٧	٢٨
نرويج	١٨٧٦	٣١ر٢	١٢ر٥٠	٤	٢٠
ولايات المتحدة	١٩٠٠	٤٥ر١	٦ر٧٠	٢	١٧
نرويج	١٨٩٤	٥٧ر٩	٩ر١٠	١٠	١٥
ولايات المتحدة	١٩١٤	٢٨ر-	٩ر١٠	-	١٣
" "	١٩١٧	٣٠ر١	٨ر٢٠	-	١٠
لبنان - هولندا	١٨٢٧	٢٣ر٨	١٢ر٥٠	٦	٨
لبنان	١٩١٩	٨٤ر-	٤ر٦٠	٦	٤
ولايات المتحدة	١٩١٦	١٢ر٩	٨ر٧٠	٢	٢
لاتحاد السوفيتي	١٩٣٧	١٢٧ر٩	٥ر٥٠	١١	٠٠
" "	١٩٣٣	٢٢٦ر٩	٠٠	٠٠	٠٠
" "	١٩٥٢	١٠٠ر٩	٠٠	١٣	٠٠
نرويج	١٩٥٢	٧٢ر٤	٥ر-	٤	٠٠
ليونان	١٨٩٣	٦ر٣	٨ر-	-	٠٠

جـ - أحواض إصلاح السفن : ان من الضروري للناقلات الضخمة توفر أحواض ضخمة تستوعبها لإصلاحها وصيانتها وتجرى الآن دراسات لاجراء الإصلاح والصيانة تحت سطح الماء .

د - اسعدات : تحتاج الناقلات الضخمة الى معدات ضخمة من أجل قطرها داخل الموانئ والقنوات اسائفة .

هـ - خطر الناقلة الضخمة الواحدة : ان تعرض الناقلة الضخمة لخطر يعرض رأس مال كبير لهذا الخطر بالاضافة الى أن شركات التأمين لا تحبذ التأمين على الناقلات الضخمة لأنه في حال حدوث الضرر تضطر الشركة الى دفع مبالغ ضخمة مقابل التأمين ، فمثلا لقد ترتب على فرق الناقلة (توري كانيون) حادثة (١٨٠ - ٠) طن على شواطئ انكلترا في آذار عام ١٩٦٧ خسارة قدرها (١٧) مليون دولار تشمل ثمن الناقلة وحمولتها من البترول بخلاف الخسارة في الأرواح وأضرار التلوث . (١)

و - خطر الانفجار : ان الناقلات الضخمة بعد تغريبها لحمولتها تضطر لشحن بعض خزاناتها بمياه البحر لحفظ توازنها وعند تغريبها من المياه تتصاعد أبخرة غازية قابلة للانفجار .

ويقرر خبراء الناقلات أن كل ناقلة تتعرض في كل رحلة الى فترة يطلق عليها (فترة الخطر) قد تكون معرضة فيها للانفجار والذي تكبر احتمالاته في لناقلات الضخمة أكثر من الصغيرة نسبيا .

وهناك أنواع أخرى من السفن الحديثة مثل :

(١) المرجع السابق ، ص ٥٣ .

١ | سفن اللاش :

لقد تم بناء أول سفينة من هذا النوع في عام ١٩٢٠ وتم تشغيلها في التجارة بين الولايات المتحدة الأمريكية ولندن وبرتغال ، وتقوم هذه السفينة بنقل البضائع وتزويدها من موانئها ، وتحمل السفينة (٨٠) صندلا حمولة الصندل الواحد (٤٠٠) طن من البضاعة . (١)

سفن نخل البحر :

وقد تم استخدام هذه السفينة في عام ١٩٢١ وهي من نوع سفن اللاش ولكن أكبر منها وتحمل عددا أقل من الصنادل ذات الحمولات الضخمة ، حيث تصل حمولتها الى (٢٨) صندلا حمولة الصندل (١٠٠٠) طن ويتم استخدام هذا النوع من السفن في نقل الحبوب أحيانا . (٢)

-
- ALDERTON.P.M, SEA TRANSPORT OPERATION AND (١)
ECONOMICS. ١٢P,
ALDERTON. P.M, SEA TRANSPORT OPERATION AND (٢)
ECONOMICS ١2 P.

البحث الرابع حجم الأسطول العالمي وملكته

- - -

أولاً - حجم الأسطول العالمي :

يقسم المؤتمر الدولي لمتجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة
(لاؤنكتاد) الأسطول العالمي وفقاً لدول العلم الذي ترفعه السفينة على
الشكل التالي :

- ١- مجموعة الدول المتقدمة (بلدان الاقتصاد السوقي) : وتشمل هذه
المجموعة الدول التالية : " أستراليا - النمسا - بلجيكا - كندا -
الدنمارك - فنلندا - فرنسا - ألمانيا الغربية - جبل طارق - اليونان -
إيسلندا - أيرلندا - الكيان الصهيوني - إيطاليا - اليابان -
هولندا - نيوزيلندا - النرويج - البرتغال - جنوب أفريقيا - إسبانيا -
السويد - سويسرا - تركيا - المملكة المتحدة .
- ٢- مجموعة بلدان التسجيل المفتوح : " جزر بهاما - قبرص - برمودا -
ليبيريا - بنما - سنغافورة - هونغ كونغ .
- ٣- البلدان الاشتراكية ، " البانيا - بلغاريا - تشيكوسلوفاكيا - ألمانيا
الشرقية - هنغاريا - بولندا - رومانيا - الاتحاد السوفيتي - الصين -
كوريا - فيتنام .
- ٤- الدول النامية : ويبلغ عدد الدول في هذه المجموعة (١١٢) دولة .
وفيما يلي جدول يوضح توزيع الأسطول العالمي حسب سنوات
بلدان التسجيل في السنوات ١٩٢٠ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ ملاحظتان .

جدول رقم (١٢)

توزيع الأسطول الحالي حسب مجموعات بلدان التسجيل (مليون طن) (١)

١٩٨٧	١٩٨٦	١٩٧٠	أعلام التسجيل حسب مجموعات البلدان
٣٩٢٢٧	٢٩٩٠٠	٢١٢٢٩	السفينة الحالي
١٤٠٠٥ (٣٥٢٣)	١٥٦٠٠ (٢٩١١)	١٤١٢٨ (٦٥١١)	مجموعة بلدان الاقتصاد السوقى للدول المتقدمة (*)
١٢١٢٣ (٣٠٠٥)	١١١٢٨ (٢٨٠٠)	٤٠٠٩ (١٨٨٨)	مجموعة بلدان التسجيل الفتوح .
٤٨٢٨ (١٢٢٢)	٤٧٢٢ (١١٢٨)	١٩٠٥ (٨٩٩)	البلدان الاشتراكية
٨٣٠٠ (٢٢٢٩)	٧٩٢٨ (٢٠٠٠)	١٤٢٥ (٦٧٧)	الدول النامية

* ملاحظه : ان الرقم الذى يقع داخل قوسين بشكل النسبة المئوية من
حمولة الأسطول الحالي .

بين الجدول أعلاه أن حمولة الأسطول الحالي قد ارتفعت بين عامي
١٩٧٠ و ١٩٨٢ من ٢١٢ / مليون طن الى حوالي (٣٩٢) مليون طن .

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - مرجع سبق ذكره

وتعود الزيادة في الحمولات الى ادخال أنواع جديدة من السفن فسياسي
ميدان النقل البحري ، اضافة الى تطور أعداد السفن مع تطور حجم التجارة
اقتصادية المنقولة بحرا .

فبالنسبة الى سفن اندحرجة لم تكن موجودة في عام ١٩٦٥ الا أعداد
قليلة جدا لتصل في عام ١٩٨٣ الى حوالي (٢٦٠٨) سفينة ، وكذلك
الحال بالنسبة سافلات الكيماويات التي لم تكن موجودة حتى عام ١٩٦٥ ،
ولكنها بلغت في عام ١٩٨٣ حوالي (٢٩٤) ناقلة بحمولة كلية مسجلة
وصلت الى (٣) مليون طن . (١)

أما بالنسبة لتوزيع الأسطول العالمي على مجموعات الدول فكانت على
الشكل التالي :

بالنسبة لدول المتقدمة لا تزال ملكية الأسطول التجاري العالمي مركزة
الى حد كبير في بلدان الدول الرأسمالية . ففي عام ١٩٧٠ بلغت الحمولة
الكليّة المسجلة في هذه البلدان ١٤١ / مليون طن بنسبة قدرها ———
(٦٥ ٪) من الحمولة الكليّة للأسطول العالمي ، ووصلت في عام ١٩٨٧
(١٤٠ ٪) مليون طن ولكن بنسبة مئوية قدرها ٣٥ ٪ من حمولة الأسطول
العالمي وهذا التراجع في النسبة المئوية لدول الاقتصاد الرأسمالي يرجع
الى ارتفاع حصة الدول ذات التصنيع المتخلف والتي ارتفعت حمولة
أساطيلها التجارية من (٤٠ ٪) مليون طن في عام ١٩٧٠ الى (١٢١ ٪)
مليون طن في عام ١٩٨٧ وذلك ارتفعت حصتها المئوية من ١٨ ٪ عام
١٩٧٠ الى ٣٠ ٪ عام ١٩٨٧ .

ومع ذلك أن أغلبية الأساطيل المسجلة في دول التسجيل المتخلف
تعود الى الدول الرأسمالية وذلك يلاحظ ثبات تقريبي للنسبة المئوية للدول
الرأسمالية في حمولة الأسطول العالمي مع تركز ملكيته في عدد قليل من الدول

الرأسمالية إذ يلاحظ أن حصة الولايات المتحدة واليابان واليونان تبلغ حوالي ٦٧٪ من حمولة الأسطول المسجل لدى دول استعمار الفتوح كما يشير آغا .

أما بالنسبة للدول الاشتراكية فقد بلغت حمولة الأسطول البحري التجاري لهذه الدول في عام ١٩٧٠ حوالي ١٩٥ مليون طن بنسبة مئوية وصلت إلى حوالي ٨٩٪ من حمولة الأسطول العالمي في حين وصلت تلك الحمولة في عام ١٩٨٢ إلى (٤٨) مليون طن بنسبة مئوية ١٢٢٪ من حمولة الأسطول العالمي .

والنسبة للدول النامية فقد كانت حمولة أسطولها في عام ١٩٧٠ (١٤٥) مليون طن بنسبة قدرها ٦٧٪ من حمولة الأسطول العالمي وقد وصلت في عام ١٩٨٢ إلى (٨٣) مليون طن بنسبة مئوية قدرها (٢٢٩٪) من حمولة الأسطول العالمي .

ويلاحظ انخفاض نسبة ما تملكه الدول النامية من حمولة الأسطول نسبة إلى مقدار حصتها من التجارة العالمية ، حيث بلغت ٤٦٤٪ من حجم البضائع الممثلة و ٢٥٨٪ من البضائع المرفقة في عام ١٩٨٦ . (١)

كما يلاحظ أيضا أن هناك تمركزا في ملكية الأسطول الذي يملكه الدول النامية حيث تملك بعض الدول النسبة الكبرى منه وتبقى الدول الأخرى خارج نطاق النقل البحري وتقع بذلك تحت جميع أشكال الاستغلال من قبل الدول الرأسمالية حيث ٢٠٪ من ملكية الدول النامية للأسطول البحري تحصى ولا أخرى مثل هونغ كونغ التي تملك حوالي ٨/ مليون طن من أصل (٨٣) مليون طن الحائذة للدول النامية بالإضافة إلى أن يوسلافيا تملك (٣) مليون طن تقريبا (هذا ضمن توزيع منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية) وتمتلك منغوليا حوالي (٧) مليون طن

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٢ - مرجع سبق ذكره ،

فتكون الدول الثلاث المذكورة تملك (١٨) مليون طن بنسبة مقدارها ٢١٦٪
من حمولة الأسطول التابع للدول النامية . (١)

كذلك يلاحظ أيضا أن ملكية الأسطول البحري من قبل بعض
الدول لنامية الخطية متركز في ناقلات النفط فقط ، فعلى سبيل المثال
تمتلك السعودية ناقلات حمولتها (٢) مليون طن كما تقدر حمولة الأسطول
الكويتي بـ (٢) مليون طن وتمتلك إيران أيضا حمولة مقدارها (٣) مليون
طن . (٢)

أما بالنسبة لتوزيع الأسطول العالمي حسب أنواع السفن فيظهر
الجدول التالي حمولة الأسطول العالمي حسب أنواع السفن ومجموعات
البلدان التابع لها .

المثوية للأصبة من الحمولة العالمية حسب نوع السفينة ومجموعات البلدان
(تموز ١٩٨٠ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧) (١) (بالاطمان الساكنة)

جميع الاطمان الساكنة	الناقلات الصهرجية	ناقلات ركاز وسواكب (ب) بما في ذلك الناقلات المفتوحة	سفن البضائع العامة (ج)	سفن الحاويات وحاملا الصنادل	سفن أخرى
----------------------	----------------------	---	-----------------------------	-----------------------------------	-------------

بملايين الاطمان	النسبة المئوية من المجموع العالمي	النسبة المئوية للأصبة حسب نوع اسفينة
--------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

٦٨٢٢٨	١٠٠	٤٩٧٧	٣٧٢٢	١٧٠٠	١٢٦	٤٠٥
٦٦٤٢٨	١٠٠	٣٩٢٣	١٥٥٩	٣٠٠	٣٠٠	٦٢٩
٦٣٩١١	١٠٠	٢٢٢٥	٢٦٠	١٥٨٨	٣٢٤	٧٢٣
٦٣٢٢٢	١٠٠	٣٧٢٤	٣٦٠	١٥٤٤	٣٢٦	٧٢٦

النسبة المئوية للأصبة حسب مجموعات البلدان

٣٥٠٠١	٥١٢٣	٥٢٠٥	٥٢٢٧	٤٣٢٤	٧٤٢٣	٥٠٢٤
٢٨٢٢٩	٤٢٥٥	٤٦٨٨	٢٨١١	٢٤٢٤	٦٣٢٤	٤٦٢٧
٢٤٣٢٢	٣٨١١	٤١٢٧	٣٤٢٨	٣٠٢٨	٥٩٢٤	٤٢٢٨
٢١٦٢١	٣٤٢٢	٣٧٢٩	٣٠٢١	٢٦٢٩	٥٥٢٤	٤٠٢٤
٢١٢٢٤	٣١٢١	٣٦٢٢	٢١٢٧	٢٠٢٨	١٣٢٥	١٢٢٠
٢٠٢٢٤	٢٠٢٦	٣٥٢٥	٣٢٢٨	٢٠٢٣	١٣٢٠	٢٣٢١
٢٠١٢١	٢١٥٥	٢٨٢٢	٣١٢٩	٢٠٢٧	١٤٢٦	٢٥٢٦
٢١٤٢٤	٢٣٢٩	٤٠٢٥	٢٤٢٨	٢٢٢٩	١٩٢٢	٢٧٢٢
٤٨٢١	٥٢٥	٢٢٨	٤٢٢	١٢٢٣	٢٢٩	١٩٢٢
٥٨٢٤	٨٨٨	٤٢٤	٧٢٣	٣٠٢٨	٥٢٥	١٥٢٢
٦٠٢١	٩٥٥	٤٢٥	٨٢٢	٢٢٢١	٦٢٨	١٥٢٣
٦٢٢١	٩٦٦	٤٢٨	٨٢٦	٢٣٢٢	٦٢٥	١٤٢٩
٢٧٢٢	٥٢٥	٢٢٨	٤٢٢	١٢٢٣	٢٢٩	١٩٢٢
٤١٢١	٦٢٢	٣٢٤	٤٢٧	١٢٢٩	٢٢٣	١٤٢٠
٤٢٢١	٦٢٦	٣٢٣	٥٢٣	١٤٢٤	٢٢٩	١٣٢٨
٤٢٢١	٦٢٨	٣٢٦	٥٢٥	١٤٢٨	٢٢٦	١٣٢٥
١٠٢١	١٢٦	٠٢٦	١٢٦	٤٢٧	٠٢١	١٢٣
١٧٢١	٢٢٦	١٢٠	٢٢٦	٦٢٦	٢٢٢	١٢٢
١٨٢١	٢٢٩	١٢٢	٢٢٩	٧٢٧	٢٢٩	١٢٥
١٩٢١	٣٢١	١٢٢	٢٢١	٨٢٤	٢٢٩	١٢٤
٦٨٢١	١٠٢٠	٧٢٧	٩٢٢	١٧٢٦	٧٢٦	١٢٢٠
١١٢٢	١٧٢١	١٢٢٩	١٩٢٤	٢٤٢٠	١٢٢١	١٥٢٠
١٢٢٢	١٩٢٩	١٥٢٢	٢٣٢٥	٢٥٢٨	١٢٢٠	١٦٢٢
١٣٢٢	٢٠٢٩	١٦٢٤	٢٤٢٨	٢٦٢٥	١٢٢١	١٧٢٨
٧٢١	١٢١	١٢١	٠٢١	٢٢٣	٠٢٠	٢٢١
٨٢١	١٢٢	١٢٤	٠٢٤	٢٢٥	٠٢١	٢٢٣
٧٢١	١٢٢	١٢١	٠٢٥	٢٢٧	٠٢١	٢٢٢
٧٢١	١٢٢	١٢٠	٠٢٥	٢٢٧	٠٢١	٢٢٣
٢٢١	٣٢٢	٢٢٣	٣٢٣	٥٢٦	٠٢١	٢٢٧

مجموع الأطنان الساكنة	الناقلات المهريحية	ناقلات ركاز وسوائب (ب) بما في ذلك الناقلات المفتطة	سفن البضائع العامة (ج)	سفن الحاويات وحاصلات الفضائل اخرى	سفن اخرى
بطلايين لا طبار	النسبة المئوية من المجموع العالمي	النسبة المئوية للأنصبة حسب نوع السفينة			
١٠	٠٠	٠٠	٠١	-	-
٢	٠٥	٠٦	٠٩	-	٠٠
٧	١٢	١٦	٢٥	٢	٠١
٧	١٢	١٧	٢٧	٤	٠٢
٠	٠٠	٠٠	٠١	-	-
٠	٠١	٠١	٠٢	-	٠١
٠	٠١	٠١	٠٢	-	٠١
١	٠٢	٠٢	٠٣	-	٠١
٢	٠٥	٠٦	٠٩	١	٠١
٦	١٠	١٦	٠٦	٩	٠١
٦	١٠	١٦	٠٦	٢	٠١
٦	١١	١٧	٠٥	١	٠١

بحارة والتنمية ، ١٩٨٧ ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١ .

احتياطي للولايات المتحدة واسطولي الولايات المتحدة وكندا للمحيطات لمنطقى .

بب التي تبلغ حمولتها المسجلة الاجمالية (٦٠٠٠) طن فأكثر ، بما في ذلك الناقلات

٠ - وركاز / سوائب / نط

٠ - ركاب والبضائع

٠ - اعتباراً من عام ١٩٨٦

ثانيا - ملكية الأسطول الحالي :

يمكن تحليل ملكية الأسطول المالي بتقسيمها الى أربعة أقسام :

١- السفن التابعة الى ملكية الدولة :

تعود ملكية هذه السفن الى القطاع العام في الدولة كما هو الحال بالنسبة لأساطيل الدول الاشتراكية ، ويوجد في بعض الدول النامية شركات ملاحية تعود ملكيتها للدولة أيضا ، ومن أمثلة هذه الشركات :

آ - الشركة السورية للملاحة البحرية .

ب - الشركة الوطنية الليبية للنقل البحري .

ج - شركة ناقلات نفط الكويت .

د - شركة ناقلات النفط العراقية .

هـ - الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة .

و - الشركة المصرية للملاحة البحرية .

ز - المؤسسة الملاحية الهندية .

٢- السفن المملوكة ملكية مشتركة :

وقد ظهرت المشاريع المشتركة والتعاون الاقتصادي في ميدان النقل البحري واصناعة البحرية نظرا لأن الاتجاه الفردي نحو إقامة مشاريع بحرية يعتبر غير متوافق مع روح العصر حتى على مستوى الدولة الواحدة وذلك لضخامة رؤوس الأموال الموظفة في هذه المشاريع بالإضافة الى الحاجة الضرورية للخبرة الملاحية التي تقتضيها إدارة وتشغيل السفن البحرية ، كذلك القدرة على المنافسة البحرية في الأسواق الملاحية ، ومن المشاريع المشتركة :

آ - الشركة العربية البحرية لنقل البترول .

ب - الشركة السورية الأردنية للنقل البحري .

ج - الشركة الملاحية المصرية المتحدة .

٣- السفن المملوكة من قبل الشركات الاحتكارية والمستقلين :

وتقع على رأس هذه الشركات الاحتكارية المالكة للأساطيل البحرية في العالم الاحتكارات النفطية التي تغطي صناعة النفط من السحب حتى الاستهلاك وبالتالي تمتلك صناعة نقل النفط الخام واستجابه .

والنمية لملكية الأسطول العالمي يجب الضرب بين العلم الذي تحمله السفينة ويعبر عن جسيمنتها وتخضع لقوانين الدولة التابع لها وهذا العلم وبين المالك الحقيقي لهذه السفينة ، حيث يعرف في عالم اليوم الاتجاه نحو تسجيل سفن الأسطول العالمي تحت أعلام دول الملاحة الصا تتمتع به هذه الدول من خصائص : عدم فرض ضرائب على اسفن الا في حدود ضئيلة ، حرية في اختيار الطاقم ، حرية في التشغيل ، عدم تدخل الدولة في النشاط الملاحي .

في حين أن الدول الأخرى في العالم تفرض قيودا على السفن التي ترفع علمها وخاصة فرض ضرائب عالية نسبيا مقارنة مع دول اعلام الملاحة والاختلاف الكبير في أحوار العمالة البحرية ، حيث ترتفع هذه الأجور بالنسبة للدول المتقدمة الرأسمالية وتنخفض بالنسبة للدول النامية ، خاصة الفلبين ، كوريا ، وبعض الدول العربية مثل (مصر) . حيث يقوم الملاك الحقيقيون للأساطيل العالمية ، وشركاتهم باستغلال هذه العمالة .

وفيما يلي جدول يوضح الملكية الحقيقية لأسطول أعلام الملاحة كما هي

في ١٩٧٩/٢/١ .

جدول رقم (١٤)

اللاك لمحقيقين لاسطول اعلام الملاحة في ١٩٧٩/٧/١ (بعدد السور) و (الالف طن وزني) (١)

هونغ كونغ	برمودا		قبرص		منغافورة		بناما		ليبيريا		اند ولة صاحبه المس
هونج كونغ	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	عدد	حمولة	اند ولة صاحبه المس
١٢٣١	١	٩٥	٢١	١٤	٧	١١٤	٢٧٤	٦١١١٩	٥٦٥	٥٨١١٩	الولايات المتحدة
٩٨٦	٣١	٢٧	٢	٤	٧٥	٢٤٧	٤٢٨	٣٣٢١٦٠	٥٧٣	٣٣٢١٦٠	هونغ كونغ
-	-	٨١	١	٢٤٤٧	١١	٤٠٤	١٤٢٨	٢٦٠٠٠	٣٢٤	٢٦٠٠٠	اليونان
-	-	-	-	-	٧٠	٤٧٦٠	٧٢١٥	١٠٢٧٥	٢١٢	١٠٢٧٥	اليامان
١١٠٩	٣٢	٢٠٣	٢٥	٢٤٦٥	١١٣	٥٥٢٥	١٤٠٠	١٢٧٦٥٥	١٦٧٤	١٢٧٦٥٥	الاجالسي
٩٥٠	٢٩	٢٨٢٣	٧٣	٩٢١	٢٨٤	٧٣٩٤	١٣٢٤	٢١٨٧٥	٦٧٥	٢١٨٧٥	بنية اسد ول
٢٠٥٩	٦١	٣٠٢٩	٩٨	٣٣٩٦	٧٦٧	١٢٩١٩	٢٧٢٤	١٥٧٥٣٠	٢٣٤٩	١٥٧٥٣٠	الاجالسي الكلي
١	٩	١٤٤	١٤٤	١٢٦	١٠٢٥	٦	١١٢٨	١١٢٨	٣٤٧٢	٧٣٧٢	النسبة المئوية

بقية السد ول : النمسا النموية ، انطاليا ، سويسرا ، المروج ، اسرائيل ، كندا ، المملكة المتحدة ، هولندا ، السعودية ، فرنسا ، الد تمارك

والحالة هذه، تنحصر ملكية الأسطول العالمي في عدد محدود من الدول . ففي عام ١٩٨٣ كان حوالي ٦٢٪ من الحمولة العالمية الكلية المسجلة وحوالي ٥٣٪ في عدد اسفن ملوكة لثمان دول رئيسية . كما هو موضح في الجدول التالي :

جدول رقم (١٥)
ملكية الأسطول العالمي في عام ١٩٨٣ (١)

اسم الدولة	الحمولة الكلية المسجلة (مليون طن)	عدد السفن
ليبيريا	٦٧٢٦	٢٠٦٢
اليابان	٤٠٨	١٠٥٩٣
اليونان	٣٢٥	٣١٦٩
بنما	٢٤٧	٥٣١٦
الاتحاد السوفيتي	٢٤٥	٧٧٥٣
الولايات المتحدة	١٩٤	٦٤٣٧
النرويج	١٩٢	٢٣٤٠
المملكة المتحدة	١٩١	٢٥٧٠
المجموع الكلي	٢٦٢٨	٤٠٢٤٠
المجموع العالمي	٤٢٢٦	٧٦١٠٦
النسبة المئوية	٦٢٢٪	٥٢٫٩

ويظهر الجدول الآتي ملكية أسطول ناقلات البترول العالمي الذي يبدو موزعا بين ثماني دول رئيسية على الشكل التالي :

جدول رقم (١٦)
ملكية أسطول الناقلات العالمي التابع لثماني
دول حسب أعلام التسجيل عام ١٩٨٢ (١)

اسم الدولة	الحملة الوزية المسجلة (بألف طن)	عدد الناقلات	النسبة المئوية
ليبيريا	٨٦٦٤٤	٦٧١	٢٧ر٨
اليابان	٢٩٥٩٧	٢١٠	٩ر٥
اليونان	٢٥٨٤٩	٢٢٣	٨ر٣
النرويج	٢٣٢١٧	١٦٤	٧ر٥
المملكة المتحدة	١٩٥٠٦	٢١٢	٦ر٣
الولايات المتحدة	١٦٧٧٨	٢١٥	٥ر٤
فرنسا	١٢٣١٧	٦٧	٤
بنما	١٤٥٤٨	١٨٣	٤ر٧
الاجمالي	٢٢٨٥١٥	٢١٥٥	٪٧٣ر٥
العالمي	٢١١٤٣٨	٣٢٩٤	٪١٠٠
النسبة المئوية	٧٣ر٥	٦٧ر٨	

ويظهر الجدول السابق أن ليبيريا تنحصر دول العالم في ملكية أسطول الناقلات العالمي ولكن في الحقيقة أن ملكية أسطول الناقلات تعود

إلى ملك اندول الرأسالية والشركات المحلقة وأهمها الشركات الاحتكارية المالمة المسماة " الشقيقات السبع " .

وان ملكية (الشقيقات السبع) لناقلات النفطية تقع نتيجة للسيطرة الكاملة على صناعة النفط التابع لها ، وقد وصلت ملكية هذه الشركات إلى حوالي ٤٠٪ من حجم الناقلات العالمي والسبب في ملكية هذه النسبة ٤٠٪ فقط من ناقلات النفط المالمة يعود إلى : (١)

- ١- العلاقة بين رأس المال المستثمر والربحية وذلك تمتد من توظيف رؤوس أموال ضخمة في ناقلات النفط إلى حدود معينة ولأشباب تتعلق بتكاليف التشغيل وتأمين الطواقم البحرية اللازمة لها .
- ٢- لكونها تستطيع في أية لحظة يزداد فيها الطلب على النفط أن تقوم باستشعار ناقلات النفط التي تعود ملكيتها إلى المستقلين من الأفراد أو الشركات أو الأسر الذين يملكون أعلاما كبيرة من السفن ، كأقطاب اليونان (اوناسيس ونياركوس) بأجور رخيصة أتيحت لها بسبب قوتها على المساومة الاحتكارية باعتبارها الشترية الوحيدة لخدمات الناقلات .

الشركات الاحتكارية (الشقيقات السبع) وهي :

BRITISH PETROLEUM	١- بریتش پترولیم
GULF OIL	٢- پترول الخلیج
SHELL GROUP	٣- مجموعة شل
MOBIL OIL	٤- موبیل اویل
TEXACO	٥- تکساکسو

(١) الطربقي عبد الله - الحسيني فاروق ، ١٩٦١ - نقل البهسترويل .

جامعة الدول العربية ، معهد الدراسات العربية ، ص ٧٣ .

STANDARD OIL OF CALIFORNIA
EXXON GROUP

٦- سوكنال

٧- مجموعة اكسون

وتوضح احصاءات المحلة العالمية DREWRY المختصة بالنقل
البحري المملوكات التالية من ملكية هذه الشركات من الأسطول البحري
العالمي . (١)

١- بريتش بتروليوم : مركزها الرئيسي لندن تمتلك / ٦٨ / سفينة
حمولتها (١٣) مليون طن .

٢- بترول الخليج : تمتلك حمولة وزنية / ٣ / ملايين طن .

٣- مجموعة شل : تقوم بتشغيل / ٢٨٧ / ناقلة (مملوكة ومستأجرة)
تبلغ حمولتها (٢٢٢) مليون طن بالإضافة الى (١١) حاملة غاز .

٤- موبيل اويل : تمتلك ناقلات حمولتها الوزنية / ٥ / ملايين طن .

٥- تكساكو : مركزها الرئيسي (نيويورك) الولايات المتحدة
الأمريكية تمتلك / ١٦١ / ناقلة حمولتها / ١٧ / مليون طن .

٦- سوكنال : مركزها الرئيسي كاليفورنيا - الولايات المتحدة
الأمريكية تمتلك وتستأجر / ٨٢ / ناقلة حمولتها (١١) مليون طن .

٧- مجموعة اكسون : مركزها الرئيسي (هيوستن تكساس) الولايات
المتحدة الأمريكية وتمتلك أسطولاً حمولته (١٥٥) مليون طن .

وفي عام ١٩٧٦ كانت ملكية الشقيقات السبع هذه ٣٨ ٪ من ملكية
الناقلات العالمية وكانت شركات المستقلين تمتلك حوالي ٦٢ ٪ . وفي عام
١٩٨٢ ملكت الشقيقات السبع ٣٩١ ٪ من حمولة الناقلات العالمية في حين
كانت نسبة ملكية المستقلين ٦٠٩ ٪ . (٢)

DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, NOV. 1982- STATISTICS (١)
AND ECONOMICS. LONDON.

DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, NOV. 1982- STATISTICS (٢)
AND ECONOMICS LONDON.

وتوضح هيئة DREWRY SHIPPING CONSULTANTS مجموعة سفن
المستقلين لاكر من ٢٥ / شركة مستقلة لناقلات النفط تحتك حوالي
٦٢٪ من حصة أسطول الناقلات العالمي ، وهي تتوزع فيما بينها الحصة
الذكورة بالنسب التالية لكل منها : (١)

٧	شركات يابانية تحتك حوالي	٢٨٪
٧	" " " "	٢٥٪
٢	شركة هونغ كونغ تحتك حوالي	١٧٪
٤	شركة اسكندنافية " "	١١٪
٤	شركة أمريكية " "	١٢٪
١	شركة انكليزية " "	٢٪

ما تقدم يبدو لنا سيطرة الدول الرأسمالية والشركات الاحتكارية على
صناعة النقل البحري . ومن هنا جاءت أهمية تدخل الدولة في النشاط
السلحي ودعم أسطولها الوطني وذلك لتحقيق الاستقلالية في نقل تجارتها
الخارجية ودعم اقتصادها الوطني بالعمليات الصحية .

الفصل الثاني

التجارة الدولية الممنوعة بحراً

- البحث الأول : فوائد تطور النقل البحري للدولة والمال
- البحث الثاني : تكاليف نقل التجارة الدولية الممنوعة بحراً
- البحث الثالث : حجم التجارة العالمية الممنوعة بحراً
- البحث الرابع : التجارة الخارجية العربية البحرية .

الفصل الثاني

التجارة الدولية المنقولة بحرا

- = -

ان اختلاف التناسب في توزيع اليابسة والخصوبة والثروات والمياه والمناخ . . . الخ بين نصفي الكرة الأرضية وكذلك الاختلاف في توزيع التقدم العلمي والتكنولوجي والتقني والحضاري والثقافي والأيدولوجي للخمس مليارات من سكان كوكبنا الأرضي الحدود المساحة بـ ١٠٠ مليون كم^٢، تشكل اليابسة منها نسبة ٢٩٪ أي (١٤٩) مليون كم^٢ تتوزع السن (١٠٠) مليون كم^٢ في نصف الكرة الشمالي و (٢٩) مليون كم^٢ في النصف الجنوبي . أما المساحة المائية البالغة (٣٦١) مليون كم^٢ أي ٧١٪ من إجمالي المساحة المأهولة للكرة الأرضية وتوضع هي لأخرى بشكل غير متوازن حيث يقع منها (٢٠٦) مليون كم^٢ في نصف الكرة الجنوبية و (١٧٥) مليون كم^٢ في نصف الكرة الشمالي ، ان هذا اللاتناسب في توزيع اليابسة والمياه بين نصفي الكرة الشمالي والجنوبي يحسم العلاقات التبادلية بين ساكنيهما من الشعوب الغاطنة في (١٩٤) دولة تختلف عن بعضها البعض في شتى الميادين والاتجاهات والسياسات الاقتصادية والسياسات الاجتماعية . (١)

ونظرا لهذا اللاتناسب بين موارد دول العالم الذي حتم عليه التبادل الاقتصادي تصديرا واستيرادا ، كذلك فان البعد الجغرافي والفواصل المائية بين هذه الدول تحت أمجاد وسائل المواصلات البحرية الاقتصادية القديمة وأحدثة وتشجيع العلاقات الاقتصادية بين الدول . . .

وفي الواقع لا ندري السعة التاريخية التي ظهرت فيها فكرة نقسـل الأشياء "عبر الأنهار والضائق والبحار" ، ولا ندري هل كان اختراع الدولا ب

(١) د . شعبان اسماعيل ، ١٩٨٧ - العلاقات الاقتصادية الدولية .

مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية ، جامعة حلب ، ص ١١ .

قبل أن بعد استخدام السجود العائم من الشجر في نقل الأشياء المتبادلة
من ضفة إلى أخرى عبر المياه الفاصلة بين المتبادلين لها . . . وربما كانت
علمية التبادل التجاري على أساس المقايضة بين الأقوام الغارقة في القدم ،
قد تمت على ضفاف الأنهار باستخدام القارب الصغير في نقل الأقميسات
(الجلود ، الحبوب ، الثمار ، الخ) كنواة أساسية للتجارة الدولية
المنقولة عبر المياه .

البحث الأول

نموذج تطور النقل البحري للدولة والعالم

- - -

بظهور القارب بدأت العلاقة الوثيقة بينه كنواة للنقل البحري وبين
البضائع المنقولة .

وما لا شك فيه أن هذه العلاقة قد تطورت عبر السنين وأصبح للنقل
دورا مهما في حركة التجارة بدءا بالخينقيين الذين مارسوا النقل البحري
وعملوا على توزيع بضائع الشرق في الغرب .

ومن خلال تطور وسائل النقل البحري واكتشاف الجغرافية
برزت أهمية النقل البحري الفعالة في تحريك التجارة الدولية بين الدول
الاستعمارية الأوروبية ومستعمراتهم في أمريكا الوسطى والجنوبية وأفريقيا
وآسيا . فقد استطاع الهولنديون اقتسام بقايا الامبراطوريتين البرتغالية
والاسبانية في الشرق الأقصى من خلال تفوقهم في بناء السفن السريعة
ذات الحمولة الثقيلة وقد قدر الاسطول الهولندي عام ١٩٥٠ بحوالي
(١٦) ألف سفينة يعمل عليها (١٦٣) ألف بحار . (١)

وكان لقوانين الملاحة الضخمة التي صدرت في عهد كرومويل عظام
١٦٥١ و١٦٦٠ أثر بالغ في دعم الملاحة البريطانية . وهن
القوانين التي قررت عدم جواز نقل السلع التي تحيئ لبريطانيا أو التي
مستعمراتها إلا على متن سفن بريطانية أو سفن تابعة للبلاد المنتجة
لهذه السلع ، وعلى أن يكون ثلاثة أرباع البحارة من الإنكليز . وقد قامت
السفن البريطانية بعد صدور هذه القوانين ، بدور كبير في نمو التجارة
البريطانية ، والذات تجارة الرقيق من أفريقية ونقلهم إلى المستعمرات

(١) ركي رمزي ، ١٩٨٧ - التاريخ النقدي للتخلف ، عالم المعرفة

المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ص ٤١ .

الاسبانية والبريطانية في العالم الجديد . وفي عام ١٦٠٠ أنشئت شركة الهند الشرقية البريطانية واحتكرت التجارة مع الهند ، وفي عام ١٦٢٢ تكونت الشركة الأفريقية الملكية التي منحت احتكار التجارة مع المستعمرات الانكليزية في أمريكا ، وفي سنة ١٦٩٠ تأسست شركة إدوارد لويد للتأمين البحري وبفضل هذه التطورات ازدادت حركة الملاحة البريطانية خلال الفترة ١٥٨٠ - ١٦٤٠ بعدد أربعة أضعاف . (١)

وقد تطورت لدورة التجارة الدولية مع تطور وسائل النقل البحري من (٢٢) مليار دولار عام ١٨٤٠ الى (١٢٣) مليار دولار عام ١٩٥٠ الى (٤٢٢٠) مليار دولار عام ١٩٨٦ أي تطورت خلال (١٤٦) عامًا بأكثر من (١١٤ - ١٥) مرة وكان ذلك عالة ساعد في نقل نتاج الحضارة والمدنية من الهند إلى الشرق الأوسط والتطور التالي في سبيل تعاون الشعوب ودعم السلام المالي والتقدم الحضاري . (٢)

وقد بلغ حجم التبادل التجاري البحري المالي حوالي (٣٥) مليار طن من البضائع عام ١٩٨٧ بنسبة مئوية وصلت إلى (٧٨ ٪) من إجمالي حجم التجارة الدولية العالمية .

مخلص مما تقدم إلى أنه لا وجود لتجارة دولية معاصرة بدون نقل بحري ولا يكون هناك نقل بحري بدون تجارة دولية .

هذا ولا تقتصر أهمية النقل البحري على تأمين متطلبات الاقتصاد الوطني من السلع والبضائع في الأوقات الحاسمة لتحقيق السير المنتظم في تطبيق خطط التنمية الاقتصادية وتصريف الفائض من الانتاج المحلي بسل

(١) المرجع السابق ، ص ٤٤

(٢) د . شعبان اسماعيل ، العلاقات الاقتصادية الدولية . مرجع سبق

المساهمة في تخفيض العجز وتحقيق التوازن في الموازن التجارية وكذلك موازن المدفوعات الدولية .

فقد ثبت أنه كلما توسعت الدولة في بحريتها التجارية كان ذلك عاملاً مساعداً لمصالح ميران مدفوعاتها حيث تقوم السفن الوطنية بتوفير الخدمات الصعبة التي كانت ستدفعها للسفن الأجنبية إذا قامت بنقل تجارتها إلى البحرية ، كذلك توفير خدمات صعبة من خلال نقل بضائع دول أخرى بمعنى آخر ثبت أن حلول السفن الوطنية محل السفن الأجنبية في نقل صادرات دولة ما سيكون في صالح ميران مدفوعات هذه الدولة . (١)

وفي بعض الأحيان تتطلب الدول التي تتعرض لظروف خلل فسي توازن ميران مدفوعاتها إلى بحريتها التجارية لمعالجة الخلل فيه ، فساداً كانت دولة ما تعتقد في نقل وارداتها على سفن أجنبية أكثر مما تعتقد على سفنها الوطنية فإن على حكومة هذه الدولة تدعيم أسطولها التجاري وتشجيع سفنها الوطنية بهشتى الطرق حتى يكون لها في النهاية أسطول تجاري قوى وعلى درجة عالية من الفعالية ، وتعتبر الهند دولة نموذجية في تنمية أسطولها التجاري لأسباب تتعلق بميزان المدفوعات . (٢)

فقد عملت الحكومة الهندية على زيادة الحمولة الكلية المسجلة لأسطولها الوطني من (٧٣٣٠٠) طن في عام ١٩٥٩ إلى حوالي (١٤٢٦٠٠٠) طن في عام ١٩٦٤ وكانت هذه سياسة رئيس الوزراء الراحل المستر - شاستري - الذي كان من الخالعين في شؤون الملاحة البحرية وشؤون اسفل البحري حيث وضع خطة لرفع نسبة البضائع المنقولة على الأسطول التجاري البحري الهندي من ١٨٪ إلى ٥٠٪ خلال سبع سنوات . (٣)

(١ و ٢) أولوليس كاريي ، ترجمة مختار السويدي ، ١٩٧٩ - اقتصاديات النقل

البحري . الطبعة لثانية ، القاهرة ، ص ٨٩ - ٩٠ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٣٠ .

فيما يلي نورد مثالا توضح فيه التغيرات التي تطرأ على ميزان مدفوعات دولة ما بإحلال أسطولها الوطني محل الأسطول الأجنبي لنقل تجارتها الخارجية البحرية .

المثال : (١)

نفرض أن دولة وتكن (آ) دولة نامية ولها علاقة تجارية مع دولة (ب) وأن كلا من الصادرات والواردات تنقلها (ج) .

وقد بلغت قيمة صادرات (ب) إلى (أ) ٦٠٠ مليون دولار سنوياً ، في حين بلغت قيمة صادرات (أ) إلى (ب) ٤٠٠ مليون دولار سنوياً ، وبلغت قيمة (النول) الفروض على واردات الدولة (أ) ١٠٠ مليون دولار بينما بلغت قيمة (النول) الفروض على واردات الدولة (ب) ٤٠ مليون دولار .

كذلك الأثر بلغت مصاريف الدولة (ج) بسبب تواجد سفنها في موانئ الدولتين (أ) ، (ب) ١٦ مليون دولار في (أ) و ٨ مليون دولار في (ب) .

كيف تبدو موازين مدفوعات تلك الدول :

(١) الدولة (أ)

الدولة (أ)

ميزان مدفوعات	
٦٠٠ واردات من (ب)	٤٠٠ صادرات إلى (ب)
١٠٠ نولون مدفوع	١٦ المصروفات التي تدفعها
للواردات من	الدولة (ج) في الموانئ .
الدولة (ب) .	٢٨٤ عجز
٧٠٠	٧٠٠
=====	=====

(١) أحمد عثمان هارون ، ١٩٨٤ - الاقتصاد البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ص ٣٤ .

٢) الدولة (ب)

ميزان مدفوعات الدولة (ب)

٤٠٠ واردات من (أ)	٦٠٠ صادرات الى الدولة (أ)
٤٠ تولى مدفوع	٨ المصروفات التي تدفعها
للواردات من (أ)	الدولة (ج) في الموازنة
١٦٨ فائض	
<u>٦٠٨</u>	<u>٦٠٨</u>

٣) الدولة (ج)

ميزان مدفوعات الدولة (ج)

١١ مصروفات في موازنة	٤٠ تولى المفروض على الدولة (ب)
الدولة (أ)	١٠٠ " " " " (أ)
٨ مصروفات في موازنة	
الدولة (ب)	
١١٦ فائض	
<u>١٤٠</u>	<u>١٤٠</u>

لنفترض الآن أن الدولة النامية (أ) قررت أن تكون السالكة للأسطول
البحري الذي ينقل تجارتها الخارجية البحرية ، ولتقبل كيف تريد موازن
مدفوعات الدولتين (أ) و (ب) .

١- ميزان مدفوعات الدولة (أ) :

الدولة (أ)

٦٠٠ واردات من (ب)	٤٠٠ صادرات الى (ب)
٨ مصروفات في موانئ ^١	٤٠ نولون الصادرات
الدولة (ب)	١٦٨ عجز
٦٠٨	٦٠٨

٢- ميزان مدفوعات الدولة (ب) :

الدولة (ب)

٤٠٠ واردات من (أ)	٦٠٠ صادرات الى (أ)
٤٠ نولسون	٨ مصروفات تدفعها الدولة
١٦٨ فائض	(أ) في موانئ الدولة (ب)
٦٠٨	٦٠٨

ملاحظ. في حال امتلاك الدولة (أ) لأشغالها التجاري الذي يقوم
بمنقل تجارتها البحرية قد حققت تخفيضا في عجز ميزان مدفوعاتها مسـ
(٢٨٤) مليون دولار الى (١٦٨) مليون دولار وهذا يعود الى :

- ١- توفير قيمة النولون المدفوع على وارداتها من الدولة (ب) والمقدر
بعمالي (١٠٠) مليون دولار .

- ٢- كسبت قيمة النولون المدفوع على صادراتها الى الدولة (ب) والمقدّر بموالي (٤٠) مليون دولار .
 - ٣- خسرت (١٦) مليون دولار كانت تدفع في موانئها من قبل الدولة (ج) .
 - ٤- خسرت (٨) مليون دولار مقدار ما تدفعه من مصاريف في موانئ الدولة (ب) .
- بذلك تكون قد حققت تخفيضاً في صحر ميزان مدفوعات ما مقداره (١١٦) مليون دولار .

$$116 = (16 + 8) - (40 + 100)$$

مقدار التخفيض في المعجز

البحث الثاني

تكاليف نقل التجارة الدولية المنقولة بحرا

تعتبر تكاليف النقل البحري من أخطر المشكلات التي ترهق كاهل موازين مدفوعات البلدان النامية ، ففي الوقت الذي ترتفع فيه تكاليف نقل السلع المتبادلة دوليا نجد أن شروط التبادل التجاري لكثير من الموانئ الأولية مع الموانئ المصحة مستمرة في التدهور النسبي في المدى الطويل وما لا شك فيه أن كل زيادة في تكاليف النقل لا تعوضها زيادة في أسعار الحاصلات المنقولة ، يكون لها تأثير ضار على اقتصاد الدولة المصدرة .

وذلك يعود إلى أن الطرف الذي يتحمل في النهاية تكاليف النقل ليس بالضرورة الطرف الذي دفع هذه التكاليف ، ويتوقف تحديد الطرف المتحمل لهذه التكاليف على مدى مرونة كل من الطلب وعرض السلعة ، فمتحمل المنتج تكاليف النقل إذا لم يتأثر سعر بيع السلعة في سوق البيع بمستوى تكاليف النقل ، ويخضع دخله بمقدار هذه التكاليف عن السعر اسائد في السوق .

وكذلك فإن المستورد يتحمل تكاليف النقل إذا ظل سعر السلعة في سوق التصدير على نفس مستواه بالرغم من مستوى تكاليف النقل وذلك إذا تساوى سعر السلعة في سوق المستورد السعر (صوب) واحد تكاليف النقل .

ومن الناحية العملية يقتسم كل من البائع والمشتري تكاليف النقل بنسب مختلفة تبعاً لمرونة كل من الطلب والعرض النسبية . وبملاحظة أن لمرض الكثير من المنتجات الزراعية مرونة منخفضة في المدى القصير ومسح أن مرونة الطلب الكلي لا أكثر هذه السلع منخفضة إلا أن مرونة الطلب في مواجهة المنتج الفرد أو مجموعة المنتجين في دولة واحدة غالباً ما تكون مرتفعة

نسبياً (ما لم تكن الدولة هي المنتج الوحيد لهذه السلعة ولا توجد سلعة أخرى بديلة لها) . (١)

ومعظم السلع الأولية منتجة من مصادر متعددة أو توجد لها بدائل أخرى منافسة لذلك فإن المنتجين لهذه السلع غالباً ما يتحملون الجزء الأكبر من تكاليف النقل ، وأية زيادة في هذه التكاليف تؤدي إلى نقص معاتل لها من إيراداتهم ومعنى آخر فإن للزيادة في تكاليف النقل أثرها في تخفيض السعر (فوب) بدلاً من زيادة أسعار بيعها (سيف) (٢) .

ويلاحظ بالرغم من أن مرونة الطلب الكبير من المنتجات الصناعية تعمل إلى أن تكون عالية نسبياً في الدول النامية إلا أنها تظل أكثر انخفاضاً عن مرونة عرض هذه السلع لدى هذه الدول وعلى ذلك فإن المستورد غالباً هو الذي يتحمل الجزء الأكبر من تكاليف النقل . (٣)

لأنه إذا كان عرض السلعة مرناً فإن المنتج لا يتربح في تحميل عبء تكاليف النقل كلها أو بعضها إلى المستورد وإذا كان عرضها غير مرناً فإن المنتج يجد نفسه مضطراً إلى تحمل عبء تكاليف النقل .

أما إذا كان طلب السلعة مرناً فإن المنتج سوف يتحمل جزءاً كبيراً من تكاليف النقل حتى لا تنقل مبيعاته وتنقص أرباحه بمبلغ أكبر من مبالغ تكاليف النقل .

وإذا كان الطلب على السلعة غير مرناً فإن المنتج يقوم بنقل عبء تكاليف النقل إلى المستورد دون أن يخشى نقصاً في كمية الطلب على البهاض نتيجة ذلك .

(٢-٢-١) عبد المصطفى محمود أحمد ، ١٩٧٦ - الأهداف الاستراتيجية

لسياسة نقل التجارة الخارجية العربية ، مجلة الأكاديمية العربية

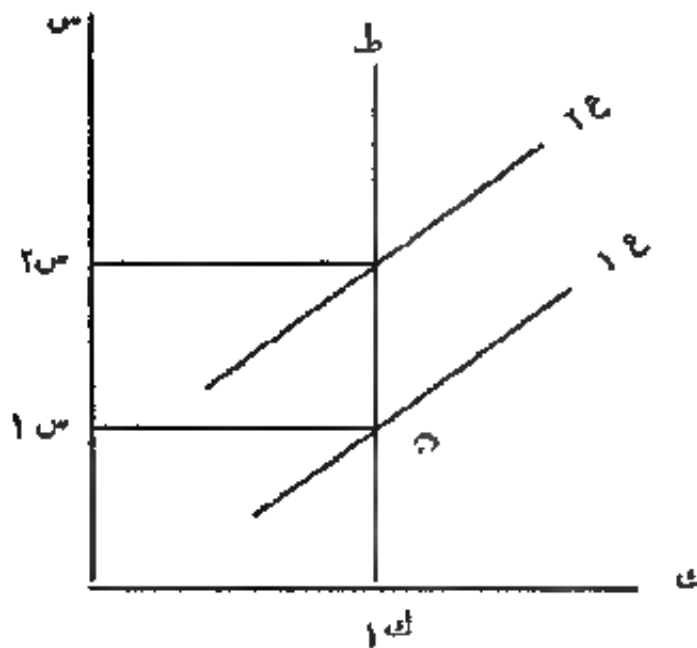
للتجارة البحرية ، المجلد ٢ ، العدد الأول ، ص ٣ - ٨ .

وفيما يلي نعرض ثلاثة أشكال رئيسية لتمثيل تكاليف النقل : (١)

الشكل (١) يوضح أن المشتري هو المتحمل لتكاليف النقل .

نفرض أن منحنى الطلب عديم المرونة .

(١)



نبدأ بنقطة توازن بين العرض والطلب ومثل ذلك تقاطع منحنى

الطلب ط مع منحنى العرض ١ع كما هو مبين في الشكل (١) .

وعند نقطة التقاطع ب يكون سعر التوازن هو ١س وكمية التوازن هي

ك ١ .

ويمكن القول أنه في حال عدم وجود تكلفة نقل بحري (نوالين بحرية)

فإن المشتري سيغرم بمداة الشس (قوب) س ١ .

(١) أحمد عثمان هارون ، ١٩٨٤ - الاقتصاد البحري . منشأة المعارف ،

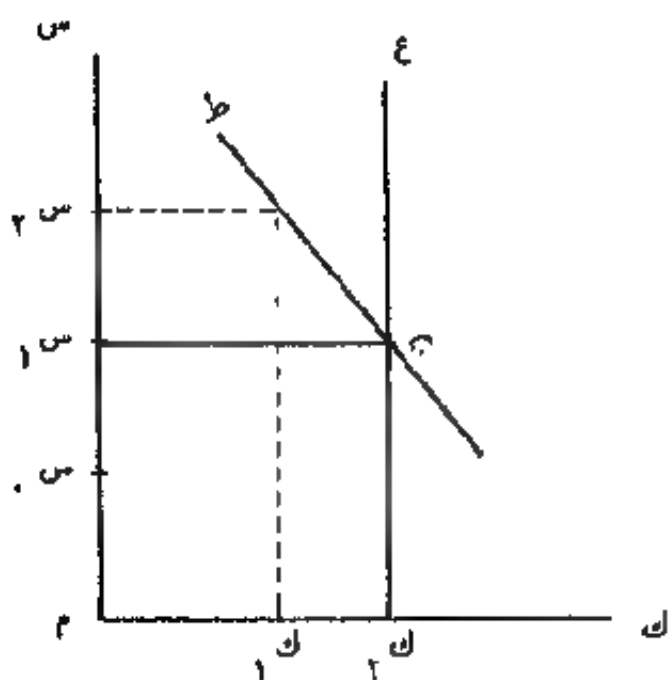
الاسكندرية ، ص ١٢٤ .

أما في حال ادخال تكلفة النقل البحري في التحليل فان السعر سوف يرتفع مما يدفع منحنى عرض السلعة للانتقال الى أعلى حيث يتشكل ع ٢ ويكون منحنى عرض للمنس (سب) ولما كانت مرونة منحنى طلب المستهلكين ط صغرا لذلك فاسهم سيبدو ان المنس (سب) يتحملون تكاليف النقل .

الشكل (٢) يوضح أن البائع هو المتحمل لتكاليف النقل .

نفترض أن منحنى العرض عديم المرونة .

(٢)



نبدأ بنقطة توازن بين العرض والطلب ويصل ذلك تقاطع منحنى

الطلب ط مع منحنى العرض ع كما هو مبين في الشكل (٢) .

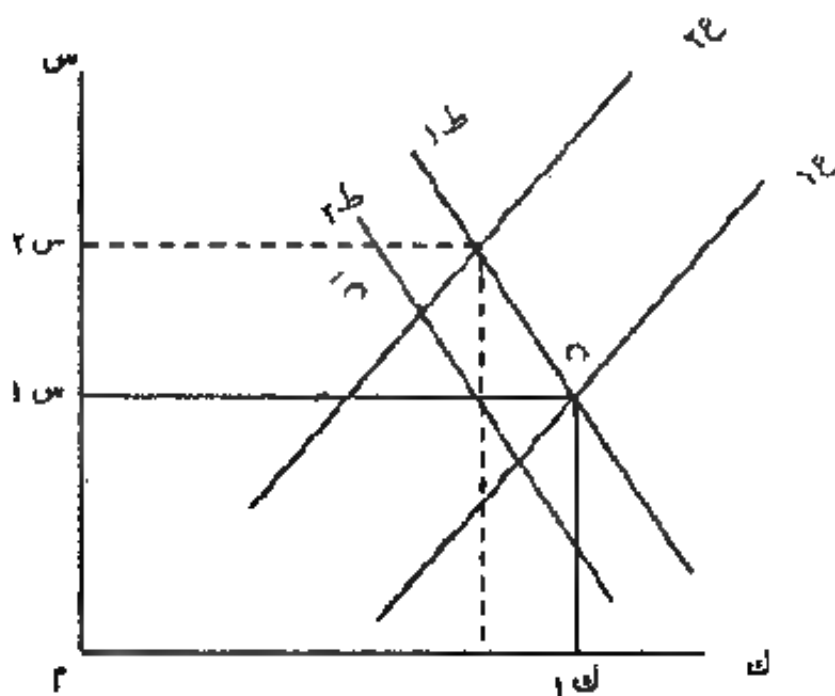
وعند نقطة التقاطع ب يكون سعر التوازن هو ١ وكمية التوازن

هي ٢ ك وعند ادخال تكاليف النقل في الاعتبار فان سعر السلعة سوف يرتفع الى ٢ م ما يخفض الكمية المطلوبة الى ١ ك ولما كانت مرونة منحنى العرض الهاميين صغرا لذلك فان العرض سوف يظل عند ٢ ك وبالتالي لن يحصل التوازن بين المنحنيين مما يدفع السعر للانخفاض الى

أمس ١ لذي سيكون عندئذ السعر (سيف) أما السعر (فسسوب) سيكون عند م س . وهذا يتحمل البائعين تكلفة النقل البحري .

الشكل (٣) يوضح اقتسام تكاليف النقل البحري بين البائع والمشتري .

(٣)



لنفرض أن نقطة التوازن الأولى قبل اضافة تكاليف النقل البحري هي ب . والتي تعبر عن سعر التوازن م س ١ وكمية التوازن م ك ١ .

وبادخال تكلفة النقل البحري في التحليل فإن السعر سوف يرتفع الى م س ٢ وسوف يتزحزح كل من منحنى العرض والطب للوصول الى نقطة التوازن الجديدة ب' التي تظهر أن تكاليف النقل م س ١ - م س ٢ تتم تقسيمها بشكل متساو بين البائع والمشتري .

لذلك فإن أي ارتفاع في تكاليف نقل المواد الأولية والزراعية غالباً ما ينعكس سلباً على البلدان النامية التي تتحمل هذه الزيادة في نهاية الأمر .

وذلك لكون أغلبية السلع صادرة من قبل الدول النامية هي سلع زراعية ومواد أولية في حين أن أغلب وارداتها من السلع الصناعية .

ومما يزيد الأمر استغلالاً كون المؤتمرات اللاحية وخطوطها المنتظمة التابعة للدول الصناعية هي التي تضع تعرفات النقل بمعزل عن الدول النامية مما يجعلها تتحكم بأسعار نقل لتجارة الدولية .

كذلك الأمر يعود إلى ضعف وسائل النقل البحري لدى الدول النامية الذي انعكس في نقص حجم التجارة الدولية فيما بينها مما أدى إلى ارتفاع تكلفة نقل السلع من الدول النامية إلى أسواق الدول النامية المجاورة نتيجة استعمالها للخطوط المنتظمة التابعة للمؤتمرات اللاحية .

فهذا بدت عسيرة اعتماد الدول النامية على خدمات النقل البحري أمر غير مرغوب فيه وذلك لعدة أسباب منها :

١- ضخامة المبالغ المدفوعة كتكاليف نقل البضاعة الخارجية للدول النامية منها واليهما . فعلى سبيل المثال :

فقد بلغت المبالغ الاحتمالية للشحن الذي دفع عنها أقطار الخليج العربي عن صادراتها ووارداتها خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٦ في حدود (٣٨٨) مليار دولار وأن هذا الرقم الباهظ الارتفاع يبدو مذهلاً عند مقارنته بعدد من الدول الاقتصادية في المنطقة وخاصة أنه يمثل ٣٥٪ من ديون لوطن العربي للخارج . (١)

(١) الديواني عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - دور الأكاديمية العربية للنقل البحري في دفع عملية الاعتماد العربي على الصعيد الدولي .

المجلة البحرية ، العدد الثاني عشر ، آذار ص ٤ - ٦ .

كذلك فقد دفعت البلدان المامية تكاليف شحن الواردات خلال الأعوام ١٩٨٠ ، ١٩٨٥ ، ١٩٨٦ حوالي (١١٣٩٠٧) مليار دولار ، وقد بلغت نسبة تكاليف الشحن هذه حوالي ١٠ ٪ من قيمة الواردات خلال الأعوام المذكورة . أما ما دفعته بلدان السوق المتقدمة كتكاليف نقل فقد بلغ خلال الأعوام نفسها حوالي (٢١٨٦٢) مليار دولار ولكن بلغت نسبة تكاليف الشحن هذه ٥ ٪ فقط من قيمة الواردات خلال الأعوام الثلاثة المشار إليها . (١)

٢- ان الدول المتقدمة اقتصاديا تهيم على تقديم خدمات النقل البحري المتمثل في امتلاك السفن وتشغيلها وإنما هي تعمل لذلك لسبب ربحية هذا النشاط ، لذلك فان القرارات التي تتخذها الشركات الملاحية في هذه الدول يكون مردها اعتبارات الربح بالدرجة الأولى وتكون مرتبطة به أكثر من ارتباطها باعتبارات خدمة التجاره أو السياسة ، ويرى مستخدمو خدمات النقل البحري في الدول النامية بأنه لا يجب أن يتوقف جزء حيوي من ناتجها القومي على عامل الربح لجمعية من الشركات الملاحية الأجنبية خاصة .

وهذا ما دفع الدول النامية الى المطالبة بتقسيم عمل دولي جديد لميدان النقل البحري العالمي تستطيع من خلاله رسم سياسة نقل تجارتها الخارجية بما يخدم مصالحها . . وقد جاءت المطالبة تلك من خلال منظمة الأمم المتحدة وغير مؤتمرها في التجارة والتنمية (الأونكتاد) في عام ١٩٧٠ وقد طالبت الدول النامية بحققها بنقل نسبة معينة من تجارتها الخارجية ووقعت اتفاقية تغيير سلوك المؤتمرات الملاحية فسيتهى الأمم المتحدة في نيويورك عام ١٩٧٤ الا أنها قد أقرت فقط في ١٠ / ١٩٨٣ وتنص على :

(١) احتساب من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحري ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٢ .

” حق الدول الدمية بنقل ٤٠٪ من تجارتها الخارجية وفلسفي
المقابل ٤٠٪ للدولة موضوع التبادل التجاري وخصصت الموثمــــــــــــــــرات
لملاحية بحوالي ٢٠٪ .

وهنا جدول يوضح تكاليف شحن التجارة الدولية المنقولة بحرا .

جدول (١٧)

مقد يرات مجموع تكاليف الضخم في التجارة العالمية (أ)

حسب مجموعات البلدان (ب) في السنوات ١٩٨٠ و ١٩٨٥ و ١٩٨٦ (١)

السنة	مجموعة البلدان	تقدير مجموع تكاليف شخص	قيمة الدولارات	مستوى
			(بيلانيون الدولارات)	
١٩٨٠	١- لجميع العالي	١٢٣ ٢٦٤	١٨٥٦ ٨٣٤	١٧٩٧ ٦٤٣
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٧٨ ٢٨٦	١٤٢٥ ٩٧٩	١٤٢٣ ٨٦٠
	٣- مجموع البلدان النامية	٤٤ ٩٧٨	٤٣٠ ٨٥٥	٣٧٣ ٧٨٣
	في أفريقيا	١٠ ٤٣٢	٧٧ ٧٥٨	٦٢ ٠٥٠
	في أمريكا	١٠ ٩٢٩	٥٦٣ ٨٥١	٧٣ ٨٤٤
	في آسيا	٢١ ٩٧٢	٦٧٠ ١١١	٢٢٢ ٨١٢
	في أوروبا	١ ٣٢٠	٨٥٠ ٤١	١٢ ٩١١
	في أوقيانوسيا	٣١٨	٤٨٣ ٤	٢ ١٥٥
١٩٨٥	١- المجموع العالي	١٠٦ ٨٠٣	١٧٩٧ ٦٤٣	١٧٩٧ ٦٤٣
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٦٨ ٥٢٣	١٤٢٣ ٨٦٠	١٤٢٣ ٨٦٠
	٣- مجموع البلدان النامية	٣٨ ٢٨٠	٣٧٣ ٧٨٣	٣٧٣ ٧٨٣
	في أفريقيا	٦ ٨٤٢	١٥٠ ٥٠٠	٦٢ ٠٥٠
	في أمريكا	٦ ٢٤٩	٣٣٧ ٨٤٤	٧٣ ٨٤٤
	في آسيا	١٩ ٨٤٥	٢٢٢ ٨١٢	٢٢٢ ٨١٢
	في أوروبا	١ ٠٧٢	٦١٦ ٩١١	١٢ ٩١١
	في أوقيانوسيا	٢٦٥	٤٨٣ ٤	٢ ١٥٥
١٩٨٦	١- المجموع العالي	١٠٥ ٦٠٢	١٩٧٨ ٢٢١	١٩٧٨ ٢٢١
	٢- بلدان الاقتصاد السوقي المتقدمة	٧٠ ٩٥٣	١٥٩١ ١٣٠	١٥٩١ ١٣٠

يبين الجدول السابق تكاليف الشحن في التجارة الدولية معبرا عنها كنسبة أجور الشحن البحري الى مجموع قيمة الواردات موزعة حسب مجموعات البلدان .

فقد بلغت تكاليف الشحن الكلية العالمية في عام ١٩٨٦ (١٠٥٠٦) مليار دولار أي بزيادة مثوية قدرها ٢٧٪ عن عام ١٩٨٥ ، وفي نفس الوقت ارتفعت نسبة التجارة الدولية بنسبة ١٠٪ وارتفاع قيمة التجارة الدولية انخفضت نسبة تكاليف الشحن من قيمة الواردات في عام ١٩٨٦ عن عام ١٩٨٥ فقد كانت في عام ١٩٨٥ (٧٢٢٪) انخفضت النسبة ٣٤٪ أي بنسبة قدرها ٣٨٪ .

ولاحظ أن تكاليف الشحن بالنسبة للدول الرأسمالية لا تشكل سوى نسبة قليلة من قيمة الواردات فقد بلغت هذه النسبة في عام ١٩٨٠ (٥٩٩٪) وقد انخفضت الى (٤٤٪) في عام ١٩٨٦ ، أما بالنسبة للدول النامية فقد بلغت هذه النسبة ٤٤٪ من قيمة الواردات في عام ١٩٨٠ وانخفضت في عام ١٩٨٦ الى (١١٪) من قيمة الواردات ، والسبب في انخفاض نسبة تكاليف الشحن من قيمة الواردات بالنسبة للدول الرأسمالية وارتفاعها بالنسبة للدول النامية يعود الى :

١- ان الدول الرأسمالية تستورد كميات كبيرة من السلع السائبة كمواد أولية التي تكون أسعار شحنها منخفضة نسبيا . والمقابل فستسجل الدول النامية تستورد المعدات الرأسمالية العالية القيمة والتي تتمتع بأجور نقل بحري عالية مما يوقع في موازين مدفوعات هذه الدول الخسائر الكبيرة .

٢- كون الدول الرأسمالية هي المسيطرة على أسعار الشحن العالمية عبر مؤتمراتها الملاحية وشركاتها الاحتكارية وأساطيلها التجارية وخاصة البضائع السائبة التي تدار من قبل الشركات الاحتكارية العالمية المتعددة الجنسيات كخطية داخلية من خلال نظام نقل عالمي حُرست البلدان النامية من الدخول فيه .

البحث الثالث

حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً

- - -

أما بالنسبة للبضائع التي تنقل بطريق البحر فيمكن تقسيمها إلى المجموعات التالية :

- ١- البترول : والمنتجات البترولية بشكل بضائع سائلة تشحن صبا وتقسّم إلى سواجل خفيفة (كازولين - كيروسين - والهنزين) وسواجل ثقيلة (بترول خام - شحوم وزيت) .
- ٢- بضائع عامة : ومن أمثلة هذه البضائع (قطن - بطاطا - أرز - فول - اسمنت - سكر - أمّدة . .) .
- ٣- بضائع مبردة : (لحوم - سمك - فواكه) .
- ٤- بضائع صلبة رئيسية : (تراب المعادن - اسمنت - ملح - فوسفات - فحم - كبريت - صوب - خام الحديد - بوكسيت) .
- ٥- بضائع شعبة .
- ٦- حيوانات مواشي : (غنم - عجول - خيول) .
- ٧- بضائع خطرة : (سواجل - زيوت - خرقعات) .
- ٨- بضائع خاصة : (سيارات - خشب - عربات دحرجة) .

أما حجم التجارة البحرية الدولية . فتوضح احصاءات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) بأن الحجم الاجمالي للتجسسارة الدولية المنقولة بحراً زاد بنسبة ٨٠٪ في عام ١٩٨٢ مما كان عليه في عام ١٩٨٦ وبلغ هذا الحجم ٣٥ مليار طن .

وبين اسجدول التالي تطور التجارة الدولية المنقولة بحراً في السنوات

١٩٧٠ ، ١٩٨٥ ، ١٩٨٦ ، ١٩٨٧ .

(التجارة بطلا من الاطنان)

٢٥٣٠	١١٢٧	٣٠٢	١١٠١	٢٦٠٥	١١٦٥	٣٢٠	١١١٠	١٩٧٠
٢٤٢٥	١٩٩٣	٣٦٥	١٠٦٧	٢٣٨٢	١٩٢٣	٣٩٠	١٠٦٩	١٩٨٥
٢٥٣٠	٢٠٢٤	٤٠١	١١٠٥	٢٤٧٨	١١٤٥	٤١٠	١١٢٣	١٩٨٦
٢٥٨٥	٢٠٦٥	٢٩٥	١١٢٥	٢٥٠٥	١٩٧٥	٤٠٠	١١٢٠	١٩٨٧

(تمصيب كل مئة من البضائع مفرأ عنه كسبة طوية من المصنوع)

١٠٠٠	٤٤٦	١١٩	٤٣٥	١٠٠٠	٤٤٧	١٢٧	٤٢٦	١٩٧٠
١٠٠٠	٥٨٢	١٠٦	٣١٢	١٠٠٠	٥٦٩	١١٥	٣١٦	١٩٨٥
١٠٠٠	٥٧٣	١١٩	٣١٢	١٠٠٠	٥٥٦	١١٨	٣٢٣	١٩٨٦
١٠٠٠	٥٧٦	١١٠	٣١٤	١٠٠٠	٥٦٤	١١٤	٣٢٢	١٩٨٧

(النسبة المئوية للنصيب من التحويلة حسب مجملات البلدات)

٧٩٩	٧٩١	٧٩٦	٨٠٤	٣١٩	٦٠٠	٢٧١	٢٠	١٩٧٠
٦٧٨	٦٢٧	٨١٩	٧٢٦	٤٥٦	١٥٠	٢٩٤	١٤٧	١٩٨٥
٦٧٢	٦١٤	٨٣٤	٧٢٣	٤٥١	٦٤٧	٢٧٠	١٦٢	١٩٨٦
٦٧٩	٦٢٣	٨٣٣	٧٢١	٤٥٥	٦٥٣	٢٧٥	١٦٤	١٩٨٧

٣٥	٥٨	١٠١	١٧	٦١	٨١	٨٠	٣٤	١٩٧٠
٦١	١٠٠	١٠٨	٢٢	٨١	٥٩	٦٦	٨٩	١٩٨٥
٧٠	١٠١	١٠٧	٣٥	٨٥	٦١	١٧٥	٩٤	١٩٨٦
٧٠	١٠٠	١٠٨	٣٥	٨٦	٦٢	١٧٧	٩٤	١٩٨٧

(النسبة المئوية للنصيب من التحويلة حسب مجملات البلدات) (تابع)

٢٢	٣٨	١٠	١٢	٦١	٨٠	٣٤	١٩٧٠
٤٧	٦٤	٣٠	٣٠	٦٢	١٥٠	٦١	١٩٨٥
٤٨	٦٥	٣٤	٣٢	٦٥	١٥٨	٦١	١٩٨٦
٤٨	٦٤	٣٥	٣٢	٦٦	١٥٩	٦١	١٩٨٧
١٢	٢٠	١٠	٣٥	٦٢	-	-	١٩٧٠
٢٢	٢١	٣٠	٣٢	٦٨	١٦١	٢٨	١٩٨٥
٢٢	٢١	٣٢	٣٢	٦٠	١٦٢	٢٤	١٩٨٦
٢٢	٢١	٣٢	٣٢	٦٠	١٦٢	٢٤	١٩٨٧

٢٥٩١	٢٧٧٧	١٦٩٩	٢٤٩٤	٤٥٩١	٢٨٥٥	٥٤٩٨	٧٤٩٢	١٩٨٧
٢٩٩	٢٣١	٤٩٧	١٧٧	١٥٩٢	٩١	٢٤٩	٢٥٥٥	١٩٧٠
٥٠٩	٤٩٧	٢٣١	٦١	١٠٩٨	٤٩٩	٨٧	٢٢٩٣	١٩٨٥
٤٩٧	٤٩١	٢٣٢	٥٩١	١٠٩٦	٥٠	٨١	٢١٩٨	١٩٨٦
٧٩٢	٤٩٤	٥٩١	١٠٥٥	١٦١٠	١٣٩٨	٣٥٩٤	١٢٩٢	١٩٧٠
٤٩٩	٤٩٤	٤٩٤	٥٩٩	١٢٩٩	١٣٥٥	١١٩٨	١٢٩٢	١٩٨٥
٤٩٧	٤٩٤	٤٩١	٥٥٥	١٣٠	١٣٩٨	١٢٩٢	١١٩٧	١٩٨٦
٦٤	٦٧	٨٥٥	٥٥٥	٣١٣٢	٨١	٢٧٠	٥٦٩	١٩٧٠
١٤٥٥	١٧٩٢	٩٦١	١١١٤	٢٢٩٢	٩٠	٣٢٩١	٤١٩١	١٩٨٥
١٥٥٥	١٨٥٥	٩٩٤	١٢٩١	٢٢٩٤	٩٦١	٣٤٩٨	٤٠٩٩	١٩٨٦
-	١٠٩	١٠٩	-	-	-	-	-	١٩٧٠
٠٩٨	٠٩٨	٠٩٦	٠٩٢	٠٩٢	٠٩٢	٠٩٢	-	١٩٨٥
٠٩٨	٠٩٨	٠٥٥	٠٧	٠٩٢	٠٩٢	٠٩٢	-	١٩٨٦
٠٩٢	٠٩٢	٠٥٥	-	٠٤٩	٠٩٨	٠١	-	١٩٧٠
٠١	٠٩٢	٠٩٦	-	٠٩٢	٠٤٩	٠١	-	١٩٨٥
٠٩١	٠٩٢	٠٥٥	-	٠٩٢	٠٤٩	٠١	-	١٩٨٦

مر الأُم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل البحري ، مرجع صيق و كروه ، ص ٨ .
لك الشحانات الدولية المحملة في موانئ " شبكة البحيرات العظمى ونهر سانت لورانس للتفريغ في موانئ " الشبكة ذاتها ولكن باستثناء " حركة النقل هذه فيما
السلع المسائية الرئيسية ، ولم تتج الأرقام الخاصة بعام ١٩٨٢ عند النشر الا كما هي مبيته في الجدول .

تتقد يرات الحققة هنا ان راجت بوفسلافيا في عام ١٩٨٦ ، في محدودة " البلدان المسامية في اوروبا " ، وكانت بوفسلافيا تصنف في السنوات السابقة بوصفها من
الاقتصادات المتقدمة .

يظهر الجدول السابق توزيع التجارة المالية المنقولة بحراً حسب البضائع المحملة والخزقة وتصنيفات اسلمية ومجموعات البلدان .

وعلى المستوى المالي بلغ حجم البضائع الجافة ٥٦٤٪ من البضائع المحملة في عام ١٩٨٧ ، بينما شكل النفط الخام ٣٢٢٪ . وتشير البيانات المقارنة الخاصة بمجموعات البلدان الى أن ٤٥٩٪ من جميع البضائع المحملة و ٢٥١٪ من جميع البضائع الخزقة نشأت من البلدان النامية في عام ١٩٨٧ بينما نشأت من البلدان الرأسمالية ٤٥٥٪ من جميع البضائع المحملة و ٦٧٩٪ من جميع البضائع الخزقة . وكانت نصبة البلدان الاشتراكية ٨٦٪ من البضائع المحملة و ٧٪ من البضائع الخزقة .

وشهدت الدول النامية انخفاها في نصيبها من الصادرات المالية المنقولة بحراً في جميع البضائع الذي بلغ ٤٦٤٪ من جميع البضائع المحملة في عام ١٩٨٦ و ٤٥٩٪ في عام ١٩٨٧ إلا أن نصيب البلدان النامية قد بلغ ٧٤٢٪ من النفط الخام و ٥٤٨٪ من المنتجات النفطية .

أما فيما يتعلق بالبضائع الخزقة فقد انخفض نصيب البلدان النامية من ٢٥٨٪ في عام ١٩٨٦ الى ٢٥١٪ في عام ١٩٨٧ .

البحث الرابع

التجارة الخارجية البحرية

==

إن استغلال الدول النامية في ميدان النقل البحري المالي يجعلنا نتطرق إلى معالجة وضع الوطن العربي الذي يمثل حراً من العالم الثالث والذي يتمتع بموقع دولي ممتاز بنوسطه قارات العالم القديم ، وشواطئ مستدة آلاف الأميال وتحكمه بأهم المصائق البحرية وأكثرها استراتيجية فسي العالم ، أما يحتاج إلى تعزيز وحدته الاقتصادية والسياسية بأساطيل عربية تؤمن حركة المد والجزر والتصدير والاستيراد اللازمين للتنمية الاقتصادية فيه وخاصة أن الوطن العربي يتمتع بثروات وموارد ضخمة بالإضافة إلى كونه المصدر الأول للنفط في العالم وكذلك للغوسفات ، إلخ . من هنا كان لابد من دعم صناعة النقل البحري وخلق أسطول بحري عربي يخدم هذه الموارد ولتؤمن متطلبات التنمية العربية ويخرج الوطن من حالات الحصار الاقتصادي الرأسمالي ، ومن الأزمات الناجمة عنه .

ولكن الواقع الكائن غير الواقع الذي يجب أن يكون ، حيث أن حجم الأسطول البحري العربي لا يزال يتبدى على الشكل التالي :

للمجموع	أنواع السفن وحمولاتهم (طـــــــن)				
	سفن أخرى	سفن الحاميات والضواحل	سفن بضائع عامة	ناقلات سوائب	ناقلات نפט
٨٩٢٥٥٣	٥٠٣٣٤٥٦	-	٢ ٧٥٠٣	٥٧٤٩٤	١٢٤١٠٠
٣٠٥١	١٢٧١	-	١٧٨٠	-	-
١٠٧٤١٩٢	١٢٧٤٣٥	-	٤٨٩٣٠	٢٦٩٢١٨	٩٤٤٢٩
٨١٦٥٧	٤٥٥٥١	-	٦٢٩٨٩	-	٧٠٨٠٣٠
٢٦٦٤٤	٢٦٢٤٥	-	٢٦٦	-	-
٤١٨٤٥١	٢٢٢٤٢٣	٤٦٠٨	٨٧٩٩٤	٩٢٢٢٢٩	١٠٠٧٧
١٧٨٩٦	٦٠٤٠	-	١١٨٥٦	-	-
٩٦٦٩٩	٢٧٨٥	-	٩٣٠٨٢	-	٨٢٢
٢٨٥٤٨٣	٦٨٢٧٧	-	٤٨١٤٠	٢٧٢٢٠	١٣١٨٢٦
٤٢٨٣٣	٢٣٢٤٨	-	٥١٥٠	١١٦١٧	٣٣٠٨
١٢٢٧٨	٧٧٤٩	-	٢٦٤٣	-	١٨٨٦
١٠٠٢٢٣٦	١٣٢٨٧٦	-	١٠٠١٤٦	-	٧٦٨٢١٤
٣٢٨٨٤	٦٩٣٦	-	-	٢٥٩٤٨	-
٢٠٨٧٨٥٦	٤١٣٥٨٣	١٥٣٠٥٩	٢٩٦١٧١	-	١٢٢٥٠٤٣
٤٦٠٨٧٦	٥٦١٧١	١٩٤٦	٢٦١٨٠٧	١١٥٧٦٩	٢٥١٨٣
١٢٥٣٢١	١٢١١٦	-	١١٧٧٣	-	٤٣٢
٣٠٦٤٤٣	١٤٢٠٥	٨٥٥٩٤	٩٤٩٠٨	-	١١١٧٣٦
٢٦٩٢٠٤٤	٤٣١٤١٩	٦٧١٠٩	٢٨٠٧٤٢	١٩٢٨٦٣	١٦١٩١١١
٦٣٠٧٧	٤٥٧٣	-	٥٨٥٠٤	-	-
٧٣٢٠١٣	٧١٩٩	١٢٢٧٣٨	١٢٣٠٤٨	٨٥٨٦	٣٩٥٦٥١
١٩٩٩٠٩	١٩٤٣	-	٥٢٩٢	-	١٩٢١٧٣
٩٨٩٩٥٩٨	٦٦٥٢١١١	٤٣٥٠٠٥٤	١٩١٢٧٢٨	٩١١٢٠٥٤	٥٤١٣٧٤١
٣٩٧١٨٣٨٤٥	٥٦٢٩٢٠٠٥	٢١٠٨٨٩٣٣	٦١٧٧٥٦١٤	١٢٨٣٢٥٦٤١	١٢٢٢٠٠٧٥٢
٪٢٥	٪١١٨	٪٢	٪٢٧	٪٧	٪٤

من خلال الجدول المذكور يتبين أن حجم الأسطول البحري العربي يقدر بحوالي ٩٨٩٩٥٩٨ طن وهذا لا يشكل سوى ٢٥٪ من حجم الأسطول العالمي البالغ ٣٩٧٢٨٣٨٤٥ طن لنفس العام .

هذا مع العلم أن الأسطول البحري العربي لم يتغير حجمه تقريبا من عام ١٩٧٩ وحتى عام ١٩٨٧ كسبة طوية من حجم الأسطول البحري العالمي . فقد بلغ في عام ١٩٧٩ (١٤٧٦٧١٥٨) طن في حين كان الأسطول البحري العالمي لنفس العام حوالي ٦٣٤٢٧ مليون طن ، وهذا قل الأسطول البحري العربي نسبة ٢٢٪ من حجم الأسطول البحري العالمي مع أن التجارة البحرية الخارجية العربية تساهم بحوالي ثلثي التجارة العالمية فقد بلغ حجمها في عام ١٩٧٢ حوالي ١٠٦٥ مليون طن ثم ارتفع إلى حوالي ١١٦٠ مليون طن في عام ١٩٧٩ . في حين كانت التجارة البحرية العالمية لعام ١٩٧٢ حوالي ٤٢٢٢ مليون طن وبلغت في عام ١٩٧٩ (٣٢٧٥) مليون طن . وبذلك بلغت نسبة التجارة البحرية العربية في عام ١٩٧٩ حوالي ٣٠٪ من حجم التجارة البحرية العالمية . (١)

ومن الجدول يظهر أن حجم أسطول ناقلات النفط العربي لا يشكل سوى ٤٪ من حجم الأسطول العالمي وهذه نسبة ضئيلة جدا مقارنة بما تساهم به المنطقة العربية في تجارة النفط العالمية .

فقد بلغ حجم التجارة النفطية البحرية العربية في عام ١٩٧٢ حوالي (٩٤٤) مليون طن أي حوالي ٥٤٪ من مجموع حمولات النفط وشتقاته المنقولة بحرا على الخطوط الملاحية العالمية بنفس العام . (٢)

(١) سلمان داود سلطان ، ١٩٨٠ - المواصلاات البحرية في الوطن العربي في المواصلاات في الوطن العربي ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ص ٢٠٨ .

وهكذا فإن الأسطول البحري العربي لا يبعث على الارتياح ولا يتناسب مع ثروات الوطن العربي وموارده وساهمته في التجارة الدولية بالإضافة الى كون المنطقة العربية تعتبر منطقة استهلاك عالمية رئيسية . وأن الأسطول البحري العربي نادرا ما يساهم في نقل الحبوب والسكر والأرز الى الوطن العربي نظرا لتركيزه على نقل البترول والحمولات العامة حيث تشكل ناقلات النفط حوالي ٦٠٪ من حمولات الاسطول العربي بينما تشكل ناقلات البضائيات أقل من ١٪ من حمولة الاسطول العربي ، وغالبا ما تكون عملية النقل البحري متصلة مع عملية تصدير هذه المواد أي أن مصدرى المواد الغذائية الى الوطن العربي يتحكمون في عملية النقل البحري وهذا ما يشكل خطورة على الأمن الغذائي العربي خاصة في أوقات الأزمات الدولية والحروب .

الفصل الثالث

أجور النقل البحري (النواهي البحرية)

المبحث الأول : النواهي بالنسبة للسفن الحاملة على خطوط منتظمة .

المبحث الثاني : النواهي البحرية بالنسبة للسفن الجواله .



الفصل الثالث

أجور النقل البحري (النواهي البحرية)

- - -

تدعى أجور النقل البحري التي تدفع ثمن لنقل بضاعة من مكان إلى آخر بالميدان البحري (النواهي) البحرية (فري ها تولون) ، وإن كلمة (تولون) هي كلمة غير عربية ، لكنها مستعملة في الميدان البحري للتعبير عن الأجر المدفوع لسفينة ما لقاء نقلها بضاعة معينة من ميناء معين إلى ميناء معين آخر أيضا . وتعني أجرة النقل البحري باللغة الفرنسية NOLIS وللمرادف كلمة مرادفة معناها FRET وتعني باللغة الانكليزية FREIGHT .

تعريف التولون : هو القيمة المدفوعة لنقل بحري لقاء نقله لبضاعة معينة من ميناء معين إلى آخر ضمن شروط معينة ، وعطية تحديد أجرة نقل البضائع أمر معقد يتعلق ويرتبط بالعلاقات الاقتصادية على اساحة الدولة ومحصول التطورات والتغيرات التي تحدث في الأسواق التجارية .

ويختلف سعر (التولون) حسب ظروف العرض والطلب الدوبيين على البضائع وعلى فراغات السفن أي (المناهر) * وهي الفراغات التي يدفع لقاءها (التولون) البحري .

كما ترتبط أسعار النواهي البحرية بالآزمات والحوادث والكسور والصروب حتى قيل أن فترة ازدهار النقل البحري تتزامن مع فترات الكوارث البشرية . كذلك تختلف أسعار (النواهي) البحرية حسب أشكال السفن وأنواعها وحسب نوعية البضائع المنقولة ، ودرجة منافسة النقل الجوي للنقل البحري لبعض الأنواع من البضائع .

* المنبر : هو المكان المخصص لوضع البضاعة في داخل السفينة وتتكون السفينة من عدة عناصر ويختلف عدد ما من سفينة إلى أخرى حسب حجمها .

ومن العوامل التي تعدد أسعار (لنوالين) ودرجة ارتفاعها قيمة البضاعة المنقولة حيث أن تكاليف النقل تشكل حوالي ٨ - ١٥ ٪ من قيمة البضائع بشكل عام ، وبالتالي فإن ارتفاع سعر (النولون) وانخفاضه يرتبط بنسبة ما تشكله تكاليف النقل من قيمة السلعة المنقولة .

هذا وإن أسعار (النوالين) الطرومة على الصعيد الحالي تتباين بتباين طرق تشغيل السفينة ، حيث تشكل تكاليف تشغيل السفينة الأساس الذي يعتمد عليه من أجل وضع حد أدنى لسعر (النولون) لتستطيع من خلاله نقل بضائع معينة إلى مكان معين مع ربح . وأعلى الأقل بدون محسرة . وتختلف تكاليف التشغيل من سفينة إلى أخرى حسب طريقة تشغيل مسند السفينة .

ومن هنا سوف يبحث في نوعين من السفن العاملة في الميدان البحري ، في بحثين ، يتولى البحث الأول الاجابة عن أسعار (النوالين) بالنسبة للسفن المنتظمة .

أما البحث الثاني فيسمى بدراسة أسعار (النوالين) للسفن العاملة بشكل متحول أي السفن الجواله .

البحث الأول

أسعار النواحين للسفن العاملة على خطوط نظامية

~*~*

السفينة المنتظمة :

هي السفينة التي تحوب البحار عامة وفق جدول ابحار زمني ضمن منطقة جغرافية معينة تخدم موانئ معينة محددة وفق جداول ونواحي موضوعة بشكل مسبق ، والخطوط البحرية التي تعمل عليها هذه السفن تدعى الخطوط البحرية المنتظمة .

وتنقسم الخطوط البحرية المنتظمة الى قسمين ، خطوط بحرية منتظمة تحمها تكتلات ملاحية تدعى بالمؤتمرات الملاحية ومن أمثلة هذه المؤتمرات :

١- مؤتمر الأمتيل : ويضم هذا المؤتمر الشركات الملاحية العاملة بين موانئ (جنوا - نابولي ليفورنو) وموانئ ايطالية أخرى وبين الموانئ السورية !

٢- مؤتمر الشرق الأقصى : ويضم الشركات العاملة في موانئ الشرق الأقصى (اليابان - الصين - كوريا الجنوبية والشمالية وسنغافورة وفيتنام - تايلاند وأندونيسيا وسريلانكا وبنغلاديش والهند - باكستان) .

أما الخطوط النظامية الأخرى وهي لا تتكامل مع خطوط المؤتمرات الملاحية وتبقى منفردة بحملها وتدعى السفن العاملة على هذه الخطوط من قبل المؤتمرات الملاحية بسفن الخواح (*) وتحدد أسعار (نواحين)

(*) سفن الخواح : وهي لسفن التي تعمل على خطوط نظامية ولكنها غير منضمة للمؤتمرات الملاحية .

سفن اسكوارج وبقا لطرف العرض والطلب المائدة في الأسواق الملاحية العالمية ، أما أسعار (نوالين) السفن المائدة للمؤتمرات الملاحية فيحدد بها المؤتمر وفقا لكتاب يدعى كتاب التعرفة موضحا فيه أسعار تفصل البضائع المختلفة .

المؤتمرات الملاحية :

يشترك بها ملاك السفن وينفقون فيما بينهم من أجل تقوية العلاقة التي تربطهم بها المصلحة المشتركة مثل ذلك مثل المنتسبين الذين يقومون بانتاج مختلف الخدمات والذين يتفقون على تنظيم العلاقات والمصالح مع بعضهم البعض بطريقة أو بأخرى .

ولعل أشهر وسيلة لتكتل ملاك السفن وتجمعهم هي اشتراكهم بالمؤتمرات الملاحية وتكوينهم لها وتشغيل سفنهم على خطوط نظامية حسب جداول ابحار زمنية محددة وثابتة ومن الأسباب التي دعت ملاك السفن لتكتلهم في مؤتمرات ملاحية هي الحد من المنافسة العادة فيما بينهم خصوصا بعد افتتاح قناة السويس واشتداد المنافسة بين شركات الملاحة التي كانت تحمل سفنها في نقل تجارة الشرق الأقصى ، لذا كان لابد من تنظيم العمل وتنسيقه من أجل مصلحة الجميع (ملاك السفن) .

أولا - تعريف المؤتمر الملاحى : (١)

المؤتمرات الملاحية هي اتحادات كوتها الخطوط الملاحية المنتظمة أو مجموعة من الخطوط المنتظمة العاملة في منطقة جغرافية معينة بغرض تقوية مصالح ملاك السفن والحد من المنافسة فيما بينهم تضمنهم اتفاقية معينة أهم بنودها تطبيق (نوالين) محددة وفق طرق احتساب محددة .

(١) شعوب عمير ، اصطلاحات في النقل البحري والتأمين والنقد ، مرجع

وكان أول اتحاد أنشئ في العالم عام ١٨٧٥ م بين المملكة المتحدة وكالكتا لتنظيم حركة التجارة بينهما ويوجد في العالم اليوم حوالي ٣٦٠ / مؤتمر ملاحى يعمل في مختلف الطرق الملاحية ويساهم بنقل قاربه ٢٥ ٪ من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرا . (١)

وتوضح مذكرة الأونكتاد أن افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ قد أدى إلى اشتداد المنافسة بين شركات الملاحة التي كانت سفنها تعمل في نقل تجارة الشرق الأقصى مما جعل من الضروري التنسيق بين عمل هذه الشركات وتقييم المنافسة في أسعدر (النواين) . (٢)

ثانيا - أنواع المؤتمرات الملاحية :

يوجد نوعان من المؤتمرات الملاحية :

- ١- المؤتمرات الملاحية المغلقة
- ٢- المؤتمرات الملاحية المفتوحة

المؤتمر الملاحى المغلق : وهو المؤتمر الذى لا يمكن الانضمام اليه الا بعد موافقة جميع الأعضاء السابقين .

المؤتمر الملاحى المفتوح : هو المؤتمر الذى يمكن الانضمام اليه بمجرد رغبة العضو فى الانضمام اليه . والمقصود بالمضو (خط ملاحى) .

ثالثا - عضوية المؤتمر :

يوجد نوعان من العضوية فى المؤتمرات الملاحية :

- ١- عضوية كاملة .
- ٢- عضوية غير كاملة .

(١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصاد البحرى . موجد سبق ذكره ، ص ٩٧ .

(٢) UNCTAD DEC 1970 - THE LINER CONFERENCE SYSTEM
GENEVA.

والعضوية غير الكاملة : هي عضوية مقيدة بحدود من الابهارات ولا يحق للمعضو التصويت على قرارات المؤتمر .

رابعاً - أهداف المؤتمر الملاحى :

للمؤتمر الملاحى أهداف متعددة منها :

- ١- الاطلاق على أسعار (نوالين) محددة ؛
حيث يتم الاطلاق فى المؤتمر على أسعار (نوالين) معينة وعلى طرق احتساب معينة حسب نوعية البضائع التى يقومون بنقلها وذلك من أجل الحد من انخفاض أسعار (النوالين) .
- ٢- دعم الأعضاء للوقوف فى وجه المنافسة التى تعترضهم من خارج المؤتمر
بالأخص من سفن الخواج التى تعمل فى نفس المنطقة الجغرافية بشكل منظم ، فيشكل المؤتمر لجنة لمكافحة المنافسة وذلك بأن يقوم بوضع سفن تدعى سفن مقاتلة على نفس الخطوط الملاحية بأسعار (نوالين) أقل من أسعار (نوالين) سفن الخواج لاجبارها على الخروج من المنافسة أو الانضمام الى المؤتمر وبشروط قاسية جداً .
- ٣- تحديد التزامات كل من الأعضاء .
- ٤- توزيع سبب الشحنات بين الاعضاء .
- ٥- اجراء عقود مع الشاحنين والمصدرين .
- ٦- منح تخفيضات خاصة فى حالات معينة للشاحنين .
- ٧- عقد اجتماعات منتظمة للسكان الملاك والسماسة تشترك فيها الشركات الملاحية أعضاء المؤتمر لمناقشة مصالحهم وذلك تحت رعاية مركز تارية المؤتمر وكذلك من أجل البت فى طلبات العضوية المقدمة من قبل بعض الشركات الملاحية لاقرار قبولها أو عدم قبولها .
- ٨- تحديد الموانئ وهدد الابهارات لكل خط ملاحى دون تمييز .
- ٩- تأمين خدمة جيدة للتجارة البحرية .

خامسا - مزايا الشحن على خطوط منتظمة تابعة للمؤتمرات الملاحية :

- ١- تقديم الخدمات في جميع الأوقات سواء أكانت هذه الأوقات سيئة أم حسنة .
- ٢- الاستقرار في أسعار الشحن التي تمكن المصدرين من التعاقد على نقل بضائع دون خوف من ارتفاع أسعار الشحن بشكل مفاجئ . وفي جميع الأحوال لا يستطيع المؤتمر في حال ارتفاع أسعار الشحن العالمية رفع أسعار (النوالين) بشكل مفاجئ وذلك نتيجة الحقود الطويلة المدى المبرمة مع الشاحنين والمصدرين لنقل كميات كبيرة من البضائع من جهة ، ومن جهة ثانية فإن تعرفه (نوالين) جديدة تحتاج إلى اجتماع أعضاء المؤتمر الملاحي وهذا يستغرق وقتا طويلا .
- ٣- المساواة في المعاملة بين جميع المتعاقدين على خطوط المؤتمرات .

سادسا - مساوى* المؤتمرات الملاحية :

- ١- انها تتحكم في الأسعار ترفعها في حال عدم وجود منافسة ، بينما تلجأ إلى تخفيضها في حالة المنافسة القوية .
- ٢- تقييد المتعاقدين بضرورة تنفيذ جميع شحناتهم .
- ٣- وجود فراغ ضائع خلال عمليات تشغيل السفن على الخطوط المنتظمة وذلك نتيجة ارتباطها بمواعيد محددة قد لا يتوفر أثناءها بضائع لنقلها إلى تلك الموانئ* وهذا يمكن في ، رغاع (النوالين) .
- ٤- عند وضع أسعار (نوالين) البضائع في المؤتمر لا تتم مناقشة حرية بين الشاحنين ومالكي السفن وإنما يتم وضعها بصورة تحكمية وهذا يضر بمصالح الشاحنين ويؤدي إلى ارتفاع في أسعار (النوالين) .
- ٥- يقضي المؤتمر على حرية الشاحنين وذلك بسبب عدم وجود تنظيم يجمع فيما بينهم للضغط على المؤتمرات الملاحية لوضع شروط تناسب مصالحهم .

وهذا الأمر يدعو إلى دعوة الشاحنين وخاصة من الدول النامية للتضامن مع بعضهم البعض من أجل فرض شروط تناسب مصالحهم المشتركة تحت تنظيم معين يجمعون فيه أصواتهم . وفي الحقيقة جرى في الدورة الأخيرة ما يشابه هذا الموضوع حيث دعت الدول النامية ومساعدة السبيل دول الاشتراكية وخاصة الاتحاد السوفياتي وتحت رعاية الأمم المتحدة وبحر منظمة (الأونكتاد) إلى إعادة تنظيم سلوك المؤتمرات الملاحية فيما يخص عملية النقل البحري .

وقد أعدت لجنة السفن العاملة تحت إطار الأمم المتحدة دراسة حول نظام المؤتمرات الملاحية وفي عام ١٩٧١ اجتمعت مجموعة العمل التابعة (للأونكتاد) لمناقشة موضوع المؤتمرات الملاحية .

ولقد قدمت الدول النامية في عام ١٩٧٢ بالمؤتمر الثالث للأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في (سينياغو) شريعتين من أجل إعادة سلوك المؤتمرات الملاحية .

وأخيرا توصل المؤتمر إلى قواعد سلوك للمؤتمرات الملاحية أيدها (٧٤) دولة هي الدول النامية ودول أوروبا الاشتراكية والصين وبارضتها (١٩) دولة وامتنعت عن التصويت دلتان (اسرائيل وأستراليا) .

وأودعت هذه الاتفاقية بحرق الأمم المتحدة في نيويورك للموافقة عليها لمدة سنة . وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في ١٠ / ١٠ / ١٩٨٣ - وتتضمن الاتفاقية (٢٢) مادة توضح المخطوط العامة لقواعد سلوك المؤتمرات الملاحية .

الشروط الأساسية لقواعد سلوك المومتمرات الملاحية : (١) (٢)

- ١- العسوية : الكل خط ملاحي الحق في المضوية الكاملة (مع العضوع لبعض المعايير) .
 - ٢- الاشتراك في نقل التجارة ، حيث يعطى نصيب ٢٠ ٪ لخطوط العلم الثالث .
 - ٣- اتفاقيات الولا : أى أن الاتفاقيات بين الشاحنين ولمومتمرتين على أساس تعاقدى . وهي حوافز ايجابية تقدم للشاحنين من أجل جذبهم أو عقوبات تفرض عليهم لعدم ولائهم .
 - ٤- توافر التعريفات والقواعد المتعلقة بها ، حيث يشير هذا البند على ضرورة حصول الشاحنين أو أى جهة مختصة على قوائم التعريفات ومسا يتصل بها من شروط .
 - ٥- معايير تقدير النولون .
 - ٦- الزيادة العامة لفئات النولون ، يقضي هذا البند بأنه لا يجوز زيادة فئات النولون الا بعد اخطار الشاحنين بفترة (١٥٠) يوم .
-
- (١) الصايح حازم ، ١٩٧٧ - قواعد سلوك المومتمرات الملاحية . مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد (٣) ، العدد الأول ، ص ٥٥ - ٦٠ .
 - (٢) عبد المنصف محمود أحمد ، ١٩٧٦ - قواعد السلوك للمومتمرات الملاحية . مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد (١) ، العدد (٢) ، ص ٢٩ - ٤٨ .

٧- السفن المقاتلة : يوصى هذا الهدى على منع المؤتمرات من استخدام السفن المقاتلة .

٨- اجراءات فض النزاع ، حيث يتم انشاء هيئة تحكم اجبارية وليس من أجل النظر في المنازعات بعيداً عن الأطراف المتنازعة .

٩- جهاز المشورة ، أى يجب أن يكون هناك استشارات بين الشاحنين والمؤتمرات في الأمور ذات المصالح المشتركة وأعطيت الحكومات الحق في الاشتراك في هذه المشاورات في حال طلبها .

سابعا - أسعار النولين في المؤتمرات الملاحية :

تصدر المؤتمرات الملاحية نشرات توضح فيها أسعار نوليسن مختلف أنواع السلع وتدعى هذه النشرات بكتاب التعرف وتقرر هذه التعرفية ادارة خاصة في المؤتمر تدعى ادارة التعرف وذلك بعد دراسة موسعة لأحوال السوق ومستوى الأسعار السائدة ، وتعتبر هذه التعرفية سرية ، وتتضمن وضع مئات من أنواع السلع المختلفة المتوقع تداولها بين الدول التي تقبل مؤنيها على الخط الملاحي كما تتضمن السعر الخاص لنقل كل سلعة .

وعند وضع التعرف تأخذ اللجنة المختصة بعين الاعتبار عدة أمور منها :

١- طبيعة البضائع المنقولة ونوعيتها .

٢- المياء والمسافة .

هذا وتعتبر طبيعة البضائع ونوعيتها أهم عنصر في تحديد سعر (النولون) ويظهر ذلك في اختلاف سعر (نولون) نقل البضائع لنفسي المسافة ، وتتخذ اعتبارات في تحديد سعر (النولون) تبعاً لنوعية البضائع من حيث التالي :

(١) التكاليف التي تترتب على البضاعة أثناء ماولتها (أى شحنها وخصمها) :

وتختلف هذه التكاليف حسب نوعية البضاعة وخصائصها المعيرة لها ،
مثل قابليتها للكسر ، أو قابليتها للتطاير ، أو كونها ملوثة للبيئة * أى
بشكل عام كونها تتطلب حرصا وعناية في الشحن والتخزين مما يؤدي إلى
زيادة زمن الشحن وارتفاع تكاليف العطل وغير ذلك .

٢ - قيمة البضاعة :

هناك أنواع من السلع تكون أسعار مواليتها مرشعة وذلك لأنها
تتمتع بطلب غير مرن على خدمات النقل البحري .

ويتعلق هذا العامل ببعض أنواع السلع التي تتميز بطلب غير مرن
على خدمات النقل البحري وذلك لأن تكلفة النقل البحري لهذه الأنواع من
السلع لا تشكل سوى نسبة ضئيلة جدا من ثمن السلعة .

وهذا النولون المرشح تجري مقارنته بالخدمة المنتظمة التي تقدمها هذه
الخطوط ، ولكن بالمقابل لا يستطيع الموثم أن يفالي في رفع أسعار
(نوالين) هذه السلع وذلك بسبب الخوف من دخول منافسين جدد ،
بالإضافة إلى وجود بديل لخدمات النقل البحري خاصة بالنسبة للسلع
الصغيرة الحجم وعالية القيمة وهو النقل الجوي الذي يشكل منافسا للنقل
البحري لبعض أنواع السلع وخاصة منها السلع خفيفة الحمل فالية الثمن ،
إلا أن النقل الجوي يبقى محدودا لبعض أنواع من السلع .

* (بالنسبة للبضائع الملوثة للبيئة والمطره في نفس الوقت قد يؤدي إلى
دفع مبالغ هائلة على نقلها والتخلص منها ، تخرج من نطاق النوالين
المدفوعة في ميدان النقل البحري .

والمقابل هناك بعض أنواع من السلع لا تتحمل أية زيادة في أسعار نواليتها وذلك بسبب كون الطيب على خدمات النقل البحري لهذه الأنواع من السلع مرناً لأن زيادة في أسعار نواليتها وذلك لكون تكلفتها ثقلها تشكل نسبة كبيرة من قيمتها تتراوح بين ١٠ - ١٠٠ ٪ من القيمة ومن أمثال هذه السلع (الحبوب الغارقة) . وفي بعض الأحيان تكون أسعار نولين النقل الى بعض الموانئ* مرعومة يعود ذلك الى طبيعة العمل والاجراءات في هذه الموانئ* التي تتصف بالبطء والروتين مما يطيل مكوث السفينة في الميناء وهذا ما يزيد من تكاليف تشغيل السفينة .

وتغطي تعرفه (النولين) (١) :

- آ - قواعد ونظم احتساب (النولين) .
- ب - وضع فئة نولين لكل نوع من أنواع البضائع أو لكل مجموعة معينة .
- ج - الرسوم الإضافية للموانئ* غير الرئيسية .

ان يوجد في المؤتمر أسعار نولين لفئات محددة من السلع وأسعار نولين لمجموعات من السلع ، وفي حالة أسعار (النولين) لمجموعة مسن السلع تترك الحرية لأعضاء المؤتمر في تقاضي سعر نولين نقل معين دون تحديده بالضبط وذلك عن طريق اعطاء كل مجموعة ساحية رقم سعر معين وتتكون هذه المجموعة من بضائع مختلفة من حيث القيمة ومعامل التستيف* وتوضع أحياناً في التعرفة كلفة OPEN مفتوح أمام أنواع معينة من السلع .

ويحسب سعر النولين عادة على أساس الوزن أو الحجم . فهو يحسب على أساس الوزن عندما تكون البضاعة برى أكثر ما تحجم . ومن أمثلة هذه

(١) عبد الصف محمود* حدد ، قواعد السلوك للمؤتمرات الملاحية . مرجع سبق ذكره ، ص ٣٩ - ٤٢ .

(*) معامل التستيف : ويعني العلاقة بين وزن وحجم البضاعة المنقولة بحراً .

هذا وتوجد ثلاث طرق لترتيبات الولاية : (١)

- ١- نظام الخصم المؤجل .
- ٢- النظام المصري المزيج .
- ٣- نظام الخصم الحاجل .

١ - يقوم المؤتمر الملاحى بمنح الشاحنين حسماً من اجمالي الفوائيد المدفوعة في حال استخدام الشاحنين سفن المؤتمر لمدة تتراوح بين ٢ - ٦ أشهر . ولكن هناك فترة رمنية علي الفترة المشمولة بالحسم يجب أن يتعامل خلالها الشاحنون مع المؤتمر ليتأكد الخط الملاحى من ولاء الشاحنين له فيمنح وفقاً لذلك الحسم عن فترة الشحن .

٢ - يقوم المؤتمر هنا بوضع سعرين للتعامل معه :

- ١- السعر غير التعاقدى
- ٢- السعر التعاقدى

يمنح المؤتمر حسماً في السعر لتعاقدى اذا وقع اشاحنون عقد نقل بضائع لمدة معينة (سنة مثلاً) مع المؤتمر وهذا السعر أقل من السعر غير التعاقدى .

٣ - يعرض المؤتمر نسبة حسم معينة _____ اذا وافق الشاحنون على ابرام عقد شحن لمدة معينة (سنة مثلاً) مع المؤتمر .

(١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصاد البحرى . مرجع سبق ذكره ، ص ١١٢ .

هذا وتتبع بعض المؤتمرات الملاحية سياسات معينة لتوزيع البضائع والايادات على أعضاء المؤتمر تدعى بأساليب التجميع ، ويقصد بأساليب التجميع تلك النظم التي ترمي الى تجميع البضائع والايادات في وعاء واحد ثم إعادة توزيعها على الخطوط الملاحية الأعضاء في المؤتمر . وتهدف أنظمة التجميع هذه الى القضاء على المنافسة الفارة بين أعضاء المؤتمر وتكون المنافسة هنا على نقل أنواع معينة من البضائع ، من أجل تخطيصة احتياجات التجارة بأسبب السبل ، كذلك الاحتفاظ بمستوى أمسار نوالين عند مستوى مناسب ،

حيث أن الاختلاف الموانئ واختلاف التقنيات والكفاءات المقدمة مسس قبل كل شيء سوف يجعل الأعضاء يتنافسون على خدمة موانئ معينة . لذلك يقوم المؤتمر بوضع أنظمة تجميع تقضي على هذه المنافسة اناشطة مسس سهولة العمل والعروة في السباز المرفئي والجمركي البعيد عن اسررتيس والتعقيد ، كذلك يتنافس أعضاء المؤتمر على نقل بعض أنواع من السلع التي تتمتع بنوالين مرتفعة ، وهذا مايقضي عليها بأسلوب لتجميع الصبح فسي المؤتمرات .

ومن أساليب التجميع المتبعة في المؤتمرات للاحية :

١- نظام تجميع البضائع

حيث يكون لكل خط ملاحى مشترك في التجميع الحق في نقل نسبة معينة من الأطنان من نوع معين من البضائع " ومجموعة معينة مسس البضائع في منطقة شاط المؤتمر الملاحى .

٢- نظام تجميع الايرادات

حيث تجمع الايرادات التي حصلت عليها الخطوط الملاحية ومن شمس يتم توزيعها آخذين بعين الاعتبار نصيب كل خط ملاحى حسب ما ينقل من البضائع .

٣- نظام العضوة

حيث يخصص وفق هذا النظام حصة لكل خط عضو في السوئتمبر
وفي التجميع حق في نقل حجم معين من البضائع لا يتجاوز .

البحث الثاني

النوالين البحرية بالنسبة للسفن الجواله

- - -

تعريف السفينة الجواله :

هي السفينة المتاحة في أى وقت لنقل كل أنواع البضائع ، وتجسوب البحار بشكل مستمر بحثا عن البضائع ، ويقوم بتشغيل السفن الجواله سياسة عالميون ، وتحدد أحور هذه السفن حسب ظروف المرض والطلب في الأسواق الملاحية ، وذلك من خلال بورصات عالمية ، ومن هذه البورصات سوق لندن الملاحى ، وسوق نيويورك ، وسوق طوكيو .

والسوق الملاحى : هو المكان الذى تلتقي فيه رغبات الشاحنين مسع رغبات الناقلين من خلال وسطاء "بحريين يحققون هذا الالتقاء" .

أسعار لنوالين للسفن الجواله :

يرتبط ميدان النقل البحرى بالتجارة الدولية ارتباطا وثيقا باعتبار أن الطلب على فراغات السفن أى على خدمات النقل البحرى طلب مشتق من الطلب على البضائع ، وأن أى تغير في أحوال التجارة الدولية وازدياد حركة الاستيراد والتصدير على المستوى الدولى سوف ينعكس في التغيرات على أسعار النوالين المدفوعة لخدمات النقل البحرى .

هذا ويمثل جانب الطلب على خدمات اسقل البحرى كل مسـمن : شركات الانتاج الحاميه الصناعيه والحكومات بالإضافة الى مختلف التجار في جميع أنحاء العالم .

في حين يمثل العرض من جانب السفن الحاملة والتي تجوب البحار والسفن الراميه في لمواي "عاطلة عن العمل" وسفن تحت الطلب من ترسانات بناء السفن في العالم . ومن الوجهة النظرية يمكن اعتبار أنسه اذا زاد الطلب على فراغات السفن فسوف يورى ذلك الى ارتفاع أسعار

النواحين . ولكن في الحقيقة هذا مطروح ضمن شروط معينة وهي عدم قدوم
أي سفن أخرى من مناطق أخرى لتلبية الزيادة في الطلب مما يعيق
توازن أسعار النواحين .

ولنفترض أن الطلب قد استمر في الارتفاع على فترات السفن مما
يؤدي إلى رفع النواحين لدرجة تجعل أصحاب السفن العاطلة في
الموانئ يندفعون إلى إصلاح سفنهم وإدخالها ميدان العمل وهذا ما يعيد
توازن أسعار النواحين .

لنعد الافتراض محذرا^١ ولنقل أن الطلب قد استمر في الارتفاع
مما يؤدي إلى السوء إلى بناء سفن جديدة لتلبية لطلب وحتاج هذه
الطريقة لتأمين الطلب الجديد إلى مدة تتراوح بين ٦ - ٩ أشهر فقط .

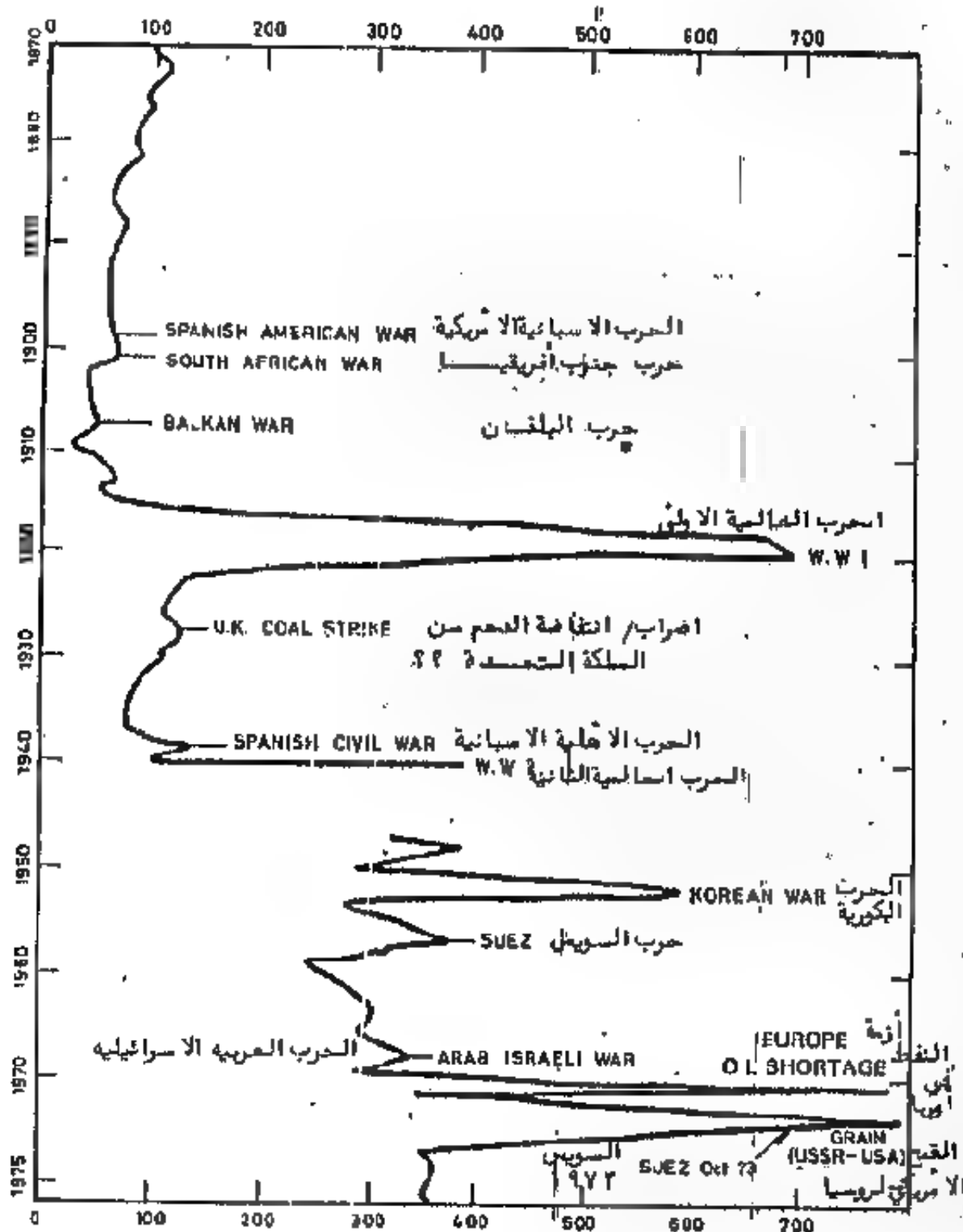
وهي تخضع السوق البحري بعد بعض السنين اسوأة تفالي من انخفاض
أسعار نواحينها وذلك يعود لكون هذه السفن قديمة ولا يزيد ثمنها عن
قيمتها غرقا ، فإذا استطاع هؤلاء الملاك تشغيل سفنهم هذه لمدة
سنوات قبل تخريبها فإنهم يستطيعون قبول أحمور منخفضة ولكن هناك عوامل
تحد من قدرة هذه السفن على العمالة في خفض أجورها ومنها :

- ١- أن التأمين على هذه السفن حال جدا .
 - ٢- أن التأمين على البضاعة المنقولة على هذه السفن يتميز بأقساط عالية .
- وتتأثر النواحين البحرية بالنسبة للسفن العالقة في أوقات الحروب
والأزمات الاقتصادية والكوارث الطبيعية .

وفيما يلي خط بياني يوضح ارتفاع معدلات النواحين في فترات
الأزمات الدولية .

(١) عظم بياني يوضح ارتفاع معدلات النواقل في أوقات الحروب والأزمات

- ١٢١ -



ALDERTON.P.M., SEA TRANSPORT OPERATION AND ECONOMICS. 89P. (١)

ويرداد الطلب على الفواقات المنتجة في أوقات زمنية معينة من السنة. ففي خلال الربع الأخير من كل سنة ترتفع نقلات الحبوب على نطاق واسع في نصف الكرة الشمالي ، ويبدأ في الوقت نفسه الاستعداد لنقلات الحبوب من استراليا . وكذلك يزداد الطلب على السفن في نصف الكرة الشمالي خاصة قبل تجمد البحر الأبيض ومضائق لورانس * .

وتتركز ملكية السفن الجواله في مؤسسات ملاحية مستقلة صغيرة ، وقد تطك الدولة سفنا جواله مثل الولايات المتحدة الأمريكية من طراز (ليبرتي) ويوضح الجدول الآتي عدد سفن الأسطول العالمي للسفن الجواله بين عامي ١٩٦١ و١٩٦٧ (١) .

جدول رقم (٢٠) .

السنة	١٩٦١	١٩٦٢	١٩٦٣	١٩٦٤	١٩٦٥	١٩٦٧
عدد	٢٤٤٧	٢٦٣٤	٣٠٢٧	٣٠٥٣	٣٠٩٠	٢٤٧٠
الحمولة الوزنية (مليون طن)	٢٦٦٢	٢٨٦٦	٣٥٨٩	٣٨	٣٩	٥٤٧٢

وكذلك يورد فيما يلي جد ولا يوضح أسعار الشحن الحليا والد نيسا
للسلع الرئيسية من السواكب الجافة . *

(*) البحر الأبيض : خليج بحر مارتس شمال غرب الاتحاد السوفياتي يمتد
لصافة ٥٨٥ كم وساحته ٩٦٣٦٨ كم ٢ .

(١) UNCTAD , 1982 REVIEW OF MARITIME TRANSPORT, GENEVA .

(*) السواكب الجافة ، سلج من أمثال (سكر ، أسدة ، فوسفات ، حبوب) .

جدول رقم (٢١)

دولار أمريكي للطن الواحد (١)

السلعة الرئيسية	الطريق التجاري	تطور أسعار الشحن			
		١٩٨٦		١٩٨٧	
		أعلى	أدنى	أعلى	أدنى
الحبوب	خليج المكسيك / الصين	١٢٢٧٥	-	٢٦٥٥٥	٢٢٥٥٠
السكر	كوبيز لاند / اليابان	١٢٢٦٥	١٢	١٧	١١
الأسفدة	العقبة / ساحل الهند الغربي .	١٢٢٨٠	٢٢٧٥	١٥	٦٥٠
الأسفدة	الولايات المتحدة / خليج المكسيك / ساحل الهند الغربي .	٢١	١٩٧٥	٣٣	-

وتدعى أسعار النوالين للسفن اسحوالة بأسعار مشارطات الايجار
أو بأسعار التعاقد ، حيث يجرى عمل السفن اسحوالة في السوق الملاحي من
خلال مشارطات التأخير ، أى تأخير السفينة بأشكال مختلفة وهذا ما سوف
ندرسه في الفصل القادم .

(١) مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، استعراض النقل البحري ،
مرجع سبق ذكره ، ص ٦٨ .

الفصل الرابع

الانصافيات وأجسار السفن

.....

- | | |
|----------------|-----------------------|
| البحث الأول : | فقد احتجاز السفن . |
| البحث الثاني : | تشغيل السفن الجواله . |

الفصل الرابع

اقتصاديات تأجير السفن

--

يعتبر تأجير السفن من الفنون الاقتصادية التي تتطلب دراسات عميقة على مدى سنوات طويلة ولا يمكن الاطّلاع بكل أقسامها وشعابها وفروعها بسهولة ، وسواءً أكان تأجير السفن يتم بواسطة المسطرة البحرية أم ملاك السفن أنفسهم فإن عطية التأجير تتطلب معرفة بجميع أحوال صناعة النقل البحري والعلاقات الاقتصادية الدولية والأحوال التجارية العالمية والأسواق الدولية للبضائع وتعتبر عطية التأجير جزءاً معقداً في أعمال إدارة الملاحة البحرية .

ولذلك فإن العوامل التي يعتمد عليها لتأجير السفن كثيرة جداً منها : (١)

- ١- حالة سوق استئجار البواخر فعندما ينخفض عرض السفن تميل الأجور البحرية الى الارتفاع والعكس بالعكس .
- ٢- النظرة العامة للاقتصاد العالمي فإذا أوجح تطور الأحداث التي أن ارتفاعاً في الأجور البحرية سيحدث فإن معدلات الأجر البحرية ستميل الى الارتفاع ، مثلاً : ضعف محصول القمح في الاتحاد السوفياتي سوف يدفعه الى استيراد كميات كبيرة من القمح من الدول المستقرة الأخرى وبالتالي الحاجة الى المزيد من السفن لنقله من بلد المنشأ الى بلد المقصد .
- ٣- نوع السفينة موضع الاستئجار ، إذ أن أسعار السفن ذات اسواصفات العادية تنذب متأرجحة صعوداً وهبوطاً أكثر من تلك المبنية لأهداف معينة وثابتة .

- ٤- مدة عقد الاستئجار : يتوقف تثبيت سعر عقد الاستئجار حسب مشاركة التأجير فسعر عقد الاستئجار لرحلة واحدة يميل لأن يكون أكثر ارتفاعاً من عقود الاستئجار طويلة الأمد .
- ٥- تكاليف تشغيل السفينة .
- ٦- مواصفات السفينة : حمولتها ، سرعتها ، درجة تصنيفها ومستوى البحارة العاملين عليها .
- ٧- الأسعار العالمية المعمول بها كتلك التي تصدر عن دور البورصة مثل بورصة (الفولون) الدولية الباهية .
- وعلى من يقوم بتشغيل سفينة أن يحدد طلباته لدى سمسار التأجير وأن يحدد معلومات مثل :
 - ١- قدرة التحميل المرفوعة وهذا شرط أساسي خاصة إذا كان العقد لسفرة واحدة ، وأن يحدد حجم البضاعة ووزنها الإجمالي ومدى ملائمة عناصر السفينة لبضائع معينة .
 - ٢- سرعة السفينة ونوع ماكينات الدفع .
 - ٣- المعدات الموجودة على ظهر السفينة وكفاءتها ومواصفاتها .
 - ٤- تاريخ تنفيذ العقد ومكانه .
 - ٥- تصنيف الباطنة وتسجيلها .
 - ٦- موانئ التحميل والتفريغ .
 - ٧- قاطن السفينة .

البحث الأول عقد الإيجار السفن

- - -

يوجد طريقتان لتأجير سفينة من أجل الاستغلال التجاري :

الطريقة الأولى : تأجير سفينة عارية

يقصد بهذا التأجير أن يقوم مالك السفينة بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر نظير أجرة معينة بدون طاقم وبدون تجهيز مادي من مسوون ووقود وزيت وغير ذلك . ويقوم المستأجر بتجهيزها وتوظيف الصباط البحريين وأفراد الطاقم اللازمين لتسيير السفينة .

وقد تستغرق فترة تأجير السفينة عارية عمر السفينة بأكمله أو عدة سنوات . بشكل عام يحتفظ المستأجر بهذا النوع من التأجير بالادارة الملاحية والتجارية للسفينة .

ويقصد بالادارة الملاحية جميع النواحي الفنية من قيادة السفينة وحفظ توازنها وصيانة البدن والماكينات وتزويدها بالوقود والزيت والموون اللازمة للمعيشة . (١)

أما الادارة التجارية فانها تتعلق بالمعاملات التجارية للسفينة ويتوقف تحديد مضمون هذه الادارة على السفينة وظروف تأجيرها . فبالنسبة لسفن البضائع تتضمن ابرام عقد الإيجار من الباطن أو عقد النقل بسندات شحن ، استلام وتسليم البضائع ، طلبات المناولة ، تسليم البضائع ورصها . (٢)

(١) حسني أحمد ، ١٩٨٥ - عقد ايجار السفن . منشأة المعارف ،

الاسكندرية ، ص ٧٧ .

(٢) نفس المرجع ص ٧٧ .

الطريقة الثانية : تأجير سفينة مجهزة

يقدم المالك المؤجر للمستأجر وفق هذه الطريقة سفينة مجهزة تجهيزها ، ويؤخذ نوعان من هذا التأجير :

أ - التأجير الزمني للسفينة :

يتمخض هذا النوع من التأجير عن وضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة ، وتبقى الإدارة الملاحية للمؤجر بينما تنتقل الإدارة التجارية إلى المستأجر .

وعموماً يتحمل ملاك السفينة مصاريف إدارة السفينة ومصاريف الطاقم . ويتحمل المستأجر مصاريف التشغيل التجاري للسفينة ومصاريف الوقود ورسوم الموانئ ، الخ . (١)

ب - تأجير السفينة بالرحلة :

مباراة عن عقد بموجبه يتعهد مالك السفينة بتقديم سفينة لنقل بضاعة معينة لرحلة واحدة أو أكثر .

ويحتفظ المؤجر في هذه المشاركة بالأدارتين التجارية والملاحية وقد يعقد عقد الايجار بالرحلة على جزء من السفينة . ومن واجبات المؤجر تقديم سفينة في الموعد المحدد وفي السناء المحدد لنقل البضاعة المتفق عليها .

وتتضمن عقود التأجير بيانات عديدة منها :

(١) السوفي مختار ، ١٩٨٢ - مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية .

القاهرة ، ص ١٥٨ .

- ١- عنوان الطرفين المتعاقدين .
- ٢- اسم السفينة .
- ٣- مواصفات السفينة .
- ٤- تاريخ ابتلاع السفينة وتاريخ اعادة تسليمها بعد انقضاء مدة العقد .
- ٥- عدد أيام السماح المتفق عليها التي يتم خلالها شحن البضائع وتفريغها .
- ٦- شرط فريضة التأخير .
- ٧- الكفالات عن الأيام المكتسبة .
- ٨- الشروط الخاصة بالمعولة الرسمية .
- ٩- الشرط الخاص بالكوارث الطبيعية .
- ١٠- شرط التحكيم .
- ١١- قد تخاف شروط خاصة بالنسبة لرحلة واحدة كمواصفات البضاعة .
- ١٢- شروط خاصة بالنسبة رسوم الموانئ* ، تموين السفينة ، تحصيل
السفينة . *

(*) تحويص السفينة : أي ادخاسها الى المحوض الحاف من أجل اجراء
صيانة عامة لها ، والمحوض اسجاف هو مكان اصلاح السفن وصيانتها

البحث الثاني تشغيل السفن الجواله

يتم تشغيل السفن الجواله وتأجيرها من خلال شارات التأجير في الأسواق الملاحية العالمية وأشهر هذه الأسواق (سوق لندن الملاحية) الذي يدار من قبل مؤسسة بحريين يعملون في البورصات العالمية . وأهم هذه البورصات بورصة البلطيق في لندن .

بورصة البلطيق : (١)

وهي سوق تجارية حيث يلتقي مالكو السفن بالتجار بحثا عن بضاعة للشحن وتتعلق عملية التأجير في البورصة أساسا بالسفن الجواله .

ولبورصة لندن نشاط في بيع السفن وشراؤها ، حيث أن ٥٠٪ من عمليات بيع السفن وشراؤها في العالم تتم عن طريقها وينصب عند بورصة البلطيق :-

- ١- بيع الحبوب وشراؤها
- ٢- بيع بذور الزيوت والمنتجات الزيتية وشراؤها
- ٣- عقود استئجار السفن لنقل جميع أنواع البضائع .

ويتم نقل بضائع كثيرة عبر البلطيق مثل الغلات ، الفحم ، النفط ، يوجد في البورصة أكثر من (٢٠٠) شركة أعضاء فيها لها / ٢٥٠٠ / ممثل موهين في عقد ارتباطات عمل على أرض البورصة في كل يوم عمل ما بين الساعة عشرة صباحا والرابعة والنصف بعد الظهر . وأن حوالي ثلاثة أرباع البضائع القرب في أسواق العالم الختومة يتم نقلها من قبل أعضاء بورصة البلطيق .

كذلك يوجد في العالم أماكن أخرى مثل بورصة نيويورك - بورصة طوكيو . . . إلخ ولكنها تعتبر أقل أهمية من بورصة البلقين .

ونورد فيما يلي مثالا للمفاضلة بين عمليات تأجير سفينة من ميناء معين إلى ميناء آخر معين وكيف يقوم ملاك السفن بحسابات تكاليف تشغيل سفنهم من أجل اختيار الرحلة المعروضة عليهم .

نفترض أن سفينة حملتها (١٥٠٠٠) طن انتهت رحلتها الأخيرة في ميناء (ص) ويوجد ثلاث رحلات لهذه السفينة لنقل بضائع معينة وهي موضحة بالجدول التالي : (١)

(١) أولولين كارين ، اقتصاديات النقل البحري ، مرجع سبق ذكره ،

المرحلة الأولى من مرفأ (س) الى مرفأ (ع) (١٠٠٠٠ طن حيوب)	المرحلة الثانية من مرفأ (ص) الى مرفأ (ك) (١٥٠٠٠ فحم)	المرحلة لثالثه من مرفأ (م) الى مرفأ (ح) (١١٠٠٠٠ حيوب)	ملاحظات
٣	-	١٦	على الصابورة
٨	٢٢	١٧	محطة
-	١	-	ت
١٠	١٠	٧	٥
٢١	٢٨	٤٠	
٢١٠٠٠	٢٨٠٠٠	٤٠ ٠٠٠	مينة بمعدل
٣٠٠	-	١٦٠٠	صابورة بمعدل
٢٤٠٠	٥٤٠٠	٢٤٠٠	بمعدل (٢٠٠)
١٠٠	١٠٠	٧٠	نقطة بمعدل
-	٣٠٠٠	-	٠ (دولار)
٢٠٠٠	١٠٠٠	٢٠٠٠	
٣٠ ٠٠٠	-	٣٢٠٠٠	بمعدل (٣٠)
تحقق كسب (١) يوم (٥٠٠)	تحقق كسب (٥) يوم (٢٥٠٠)	-	(٥٠) دولار
٥٥٨٠٠	٤٧٥٠٠	٨٠٠٧٠	
٢٠	١٠	٤٠	(ر)
٢٠٠ ٠٠٠	١٥٠ ٠٠٠	٤٤٠ ٠٠٠	
١٤٤٢٠٠	١٠٢٥٠٠	٣٦٠٩٣٠	
٦١٦٦	٢٦٩٧	١٠٢٣	

يلاحظ من الجدول أن محال اختيار مالك السفينة لرحلته المقبلة ينحصر في الرحلتين الأولى والثالثة ، أما فيما يخص الرحلة الثانية فإنها تستبعد من قبل المالك وذلك بسبب ضعف الريح اليومي العائد للسفينة والسبب في انخفاض الريح يعود الى انخفاض أجرة نقل الفحم ——— (ص الى ك) الذي يعود الى زيادة الحروض في السفن ويوجد مفسر مخصصة لنقل الفحم .

أما بالنسبة للرحلتين الأولى والثالثة فيفاضل بينهما المالك على أساس ما يتوقع الحصول عليه في مرفأ الوصول (ع) مقارنة مع الزمن . فإذا كان من المتوقع الحصول على بضائع ثلاثم سعينته بعد مدة معينة ولتكن (٢١) يوماً فإنه سوف يختار الرحلة الأولى ولو كانت أجرة نقل الرحلة الثالثة أعلى .

أما في حال عدم توقعه وجود مثل هذه البضائع في ميناء (ع) عند الوصول فإنه يقوم باختيار الرحلة الثالثة . وهذا العقارة والفاضلة تتوقف على معرفة ودراسة ومتابعة للسوق الملاحية وأحوال نقل البضائع في هذا الوقت من السنة ومعدلات (النوالين) المطلوبة لنقل جميع أنواع البضائع .

أما فيما يخص البند رقم (١٢) في البيان في الجدول الذي يقول حسن كسب الوقت ، والمقصود بكسب الوقت هو عدد الأيام التي تستطيع —— خلالها السفينة أن توفرها من أيام السباح المخصصة لها في عقد الاستئجار للتفريق والشحن ، ويخصص لكسب الوقت مبلغ مادي يحدد بشكل عام بنصف قيمة مبلغ الضمانة في حال التأخير .

وللاطلاع على البند رقم (١١) يجب لبحث بشروط شحن علس السفن المستأجرة في مشارطات التأجير . وتعد هذه الشروط مصطلحات بحرية . ومن هذه الشروط :

FREE IN AND OUT F.I.O. : ١- شرط الشحن :

يعني هذا الشرط أن البضاعة تفرغ من السفينة وتشحن عليها دون أن يتحمل مالك السفينة أية مصروفات ويلتزم بدفع هذه المصروفات المستأجر في شهادات التأجير .

FREE IN AND OUT STOWED F.I.O.S. : ٢- شرط الشحن :

يعني هذا الشرط أن مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف في عتاسر السفينة يقع على عاتق المستأجر .

FREE OUT : ٣- شرط الشحن :

ويعني هذا الشرط أن التفريغ يقع على حساب المستأجر في مرفأ الوصول إضافة إلى بعض الرسوم التي تفرض من قبل شركة السفينة مع البضائع أو على السفينة عند تفريغها .

LINER : ٤- شرط الشحن :

ويستعمل هذا الشرط في السفن العاملة على خطوط منتظمة ، ويعني هذا الشرط أن الشحن أو التفريغ على حساب السفينة .

ويوجد شروط أخرى كثيرة وذلك حسب الاتفاق في شهادات التأجير .

الفصل الخامس

السياسات البحرية

==

المبحث الأول : الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحري .

المبحث الثاني : طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحري .

الفصل الخامس

السياسات البحرية

- - -

ظلت صناعة النقل البحري تعتمد على عناصر المنافسة الحرة فـ في الأسواق الملاحية حتى نهاية القرن التاسع عشر ثم بدأت تدخلات الدول تصل الى هذه الصناعة خاصة بين الحربين العالميتين الأولى والثانية ، وأصبحت السياسة البحرية الوطنية تعتبر عنصراً أساسياً من عناصر السياسة الشاملة الاقتصادية والعسكرية للدول المتطورة .

هذا ويمكن تعريف السياسة البحرية بأنها :

مجموعة الإجراءات الاقتصادية والإدارية والقانونية التي تطبقها الدولة على صناعة النقل البحري . وسندرس في هذا الفصل بحثين أساسيين نتناول في البحث الأول : الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحري . وفي البحث الثاني : طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحري .

البحث الأول

الأسباب التي تدفع الحكومات للتدخل ودعم صناعة النقل البحري

-=-

هناك أسباب كثيرة تدفع الحكومات للتدخل في صناعة النقل البحري منها أسباب اقتصادية وأخرى سياسية وعسكرية .

أولاً . الأسباب الاقتصادية : والتي منها :

١- بناء أسطول وطني يكفل متطلبات الاقتصاد الوطني ويحقق الاستقلالية في نقل التجارة الخارجية .

٢- العمل على تحقيق استوازن في ميزان المدفوعات من خلال توفير أجور الملاحة (النوالين) البحرية المدفوعة كأجرة نقل البضائع والركاب والتي تدفع بالعمولات الصعبة بالإضافة إلى الاستفادة من أجرة نقل بضاعة الخبز والركاب الأجانب ، وبالتالي تحقيق دخولات من النوالين المقبوضة لقاء ذلك والعمولات الصعبة .

٣- اعتبارات تتعلق بالأمن الاقتصادي وخاصة الأمن الغذائي .

٤- التخلص من سيطرة السوئتمرت للاحية والشركات الناقلة العالمية على سوق النقل الدولية .

٥- تدخل الدولة أحياناً في بعض الفترات التي تعاني منها صناعة النقل البحري من الكماد لأسباب تتعلق بالحماية ومن أجل المحافظة على السموات والبحارات الموجودة في ثروات بناء السفن حتى لا تنهار جسر للحمل لدى جهات أخرى .

٦- تحقيق التكامل الاقتصادي بين المناطق والأقاليم الجغرافية البعيدة بعضها عن بعض وخاصة بانتمية للدول ذات المساحات الواسعة المعتدة على سواحل كبيرة مثل (استراليا - كندا - الولايات المتحدة

الأمريكية - الاتحاد السوفيتي ، الخ) وكذلك بالنسبة للدول ذات
الحزر الكبيرة مثل (اليابان وأندونيسيا) .

٧- كذلك من الأسباب التي تدفع الدولة للتدخل في صناعة النقل البحري
لديها ، عدم توفر خدمة ملاحية بشكل منتظم لنقل تجارتها ، فعلى
سبيل المثال : لوازدا الطلب على خدمات السفن في منطقة
ما تدر أرباحا فان جميع السفن العائمة سوف تنجس الى تلك المنطقة
ما يوقع هذه الدولة في مشكلات لضمان متطلبات اقتصادها
وبالتالي تصبح أمام أمرين :

آ - إما أن تدفع علاوات وإعانات للخط الملاحي لتشجيعه على خدمة
تجارتها .

ب - وإما بناء أسطول وطني .

٨- قد يكون تدخل الدولة للإشراف على النشاط الملاحي أمرا مؤقتا
كالعظر الذي فرضته الولايات المتحدة الأمريكية على التعامل مع كوبا ،
وفيتنام ، وليبيا .

٩- قد تتدخل الدولة في النشاط الملاحي من أجل المحافظة على ما يسمى
هيبة الدولة .

هذا وتدور بين الدول البحرية حروب اقتصادية تكنولوجية في مجال
التفوق البحري ، وعلى سبيل المثال لقد كانت هناك معركة امتدت فترة
زمنية ممتدة بين البحرية البريطانية والبحرية التجارية الأمريكية بقصد التفوق
بمعنى السرعة في عبور الأطلسي بين الموانئ الأوربية والموانئ الأمريكية
وذلك بقصد الاحتفاظ بهيبة الدولة .

وهيما يلي جدول يوضح البواخر التي منحت الشريط الأزرق وهي
جائزة السرعة في عبور الأطلسي . (١)

جدول رقم (٢٣)

السنة	اسم الباحرة	الوقت اللازم للعبور			السرعة
		دقيقة	ساعة	يوم	
١٨٦٩	سبي اف براسلز (بريطانيا) .	٣	٢٢	٧	١٤,٦٥
١٩٠١	دونيشتاند (ألمانيا)	٣٨	٧	٥	٢٣
١٩٣٠	بريمس (ألمانيا)	٣٠	١٤	٤	٢٨,١٤
١٩٣٣	ايكس (إيطاليا)	٥٨	١٣	٤	٢٨,٩٢
١٩٥٢	الولايات المتحدة	٤٠	١٠	٣	٣٥,٥٩

ثانياً - كذلك من الأسباب السياسية والعسكرية التي تدفع الدول للتدخل في
النشاط لملاحي هو اقاعة أسطول وطني بدعم الأسطول الحربي فسي
فترات الحروب كما هو الحال بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فسي
مرة الحرب العالمية الثانية وكذلك بالنسبة للاتحاد السوفياتي ،
ويستخدم الأسطول التجاري في فترات الحروب لنقل الجنود ، وهذا
ما قامت به البحرية التجارية الأمريكية في الحرب العالمية الثانية ،
حيث كانت الدعاية لأساسية التي ارتكزت عليها الخطوط البحرية
لدول الحلفاء ، وكثيرا ما تحتفظ بعض الدول بسفن تجارية رائدة
وقت السلم للاستفادة منها في وقت الحرب حيث تستخدم لخدمة
ماكينة الاقتصاد الحربي .

(١) كتاب الممرات والاتصالات والمواصلات " مرجع سبق ذكره ، ص ١١٢ .

البحث الثاني

طرق تدخل الدولة في صناعة النقل البحري

--

يمكن أن تتدخل الدولة في صناعة النقل البحري بعدة طرق منها :

أولاً - أن تمتلك الدولة أسطولها التجاري :

حيث تعتبر ملكية أسطول تجاري بحري من المزايا الاقتصادية لمتى
نمضى كل دولة لتحليلها .

وتعتبر ملكية الأسطول التجاري في الوقت الحاضر ذات أهمية
كبيرة إذ تساعد على الخروج من سيطرة الاحتكارات العالمية والمؤتمرات
الملاحية التي تسيطر على حركة نقل التجارة العالمية ، وقد صبغت المؤتمرات
الملاحية صناعة النقل البحري بالصبغة الاحتكارية حيث خرجت بهما
خارج دائرة المنافسة الكاملة إلى التحكم في الأسعار بعيداً عن الدول
النامية دون مناقشة حرة بين الشاحنين والناقلين وإدارة أعمال النقل
خاصة بالنسبة للملح السائبة التي جعلتها اشركات الاحتكارية العالمية
بمعية عن متناول الدول النامية .

لهذا فإن ملكية أسطول تجاري بحري من قبل الدول النامية يقصد
لها فوائد كبيرة منها : تأمين الصلوات الصحية ، تحقيق الاستقلالية في
نقل تجارتها الخارجية (تمديداً أو استيراداً) ، عدم خضوعها لعامل
الربح في تأمين تجارتها الخارجية الذي تنطلق منه الشركات الملاحية
والمؤتمرات الملاحية في نقل التجارة الدولية . وبالتالي تجنب وقوع
اقتصادها في حالة ركود خاصة في فترات الأزمات وأحروب . كما حدث
للأرجنتين وفرنسا اقتصادها للخطر خلال الفترة الزمنية ١٩٣٩ - ١٩٤٣
حيث قامت جميع الدول بتوجيه أساطيلها لخدمة تجارتها ما أدى إلى
تناقص عدد السفن التي تقدم خدمات النقل البحري ، فتناقصت تجارة

لأرجنتين الخارجية بمقدار ٦٠٪ خلال فترة الحرب ، بالإضافة الى ارتفاع كبير في أسعار (البترول البحرية) . (١) وقد دفعت هذه المصاعب الأرجنتين فيما بعد لانشاء أسطول تجارى بحرى كبير بعد انتهاء الحرب المالية الثانية ، فقد بلغت الحمولة الكلية المسجلة لديها في عام ١٩٨٧ حوالي (١٩٠١٠٢٦) طن .

ثانيا - أن تقدم الحكومة مساعدات لصناعة النقل البحري لديها :

تنقسم المساعدات التي تقدمها الدول لأسطولها البحري الى قسمين :

- أ - مساعدات مالية .
- ب - مساعدات تفضيلية .

أ - مساعدات مالية :

تقدم المساعدات المالية على شكل إعانات ، إما إعانات مالية مباشرة من أجل البناء أو الشراء وإعانات من أجل التشغيل أو تقديم قروض بأسعار مفضلة منخفضة . . . الخ . ونورد هنا بعض الأمثلة عن بعض الدول التي تقدم إعانات لأسطولها الوطني (٢) .

١- فرنسا :

اهتمت فرنسا بدعم صناعة النقل البحري بعد الحرب العالمية الثانية للأسباب التالية :

(١) أحمد عثمان هارون ، الاقتصاد البحري ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٨ .

(٢) BRANCH-A; ECONOMICS OF SHIPPING PRACTICE AND MANAGEMENT . 318 P.

- آ - إعادة بناء الأسطول الفرنسي الذي دمر في الحرب .
 ب - الاتحاض نحو بناء سفن حديثة ومتطورة وضخمة مما حدا بالدولة الى دعم الترسانات الفرنسية وملك السفن من أجل مساعدتهم لمواجهة المنافسة الأجنبية .

ولقد جدر قانون في عام ١٩٥١ الذي قدمت بموجبه الوزارة المالية الفرنسية إعانات مباشرة للترسانات وتعتمد هذه الإعانات على حجم السفن وثبتت الإعانة تبعاً لبحر السفينة الذي يتم تحديده قبل البناء ويتم دفعه خلال فترة البناء وقد كان تتوسط هذه الإعانات منذ عام ١٩٥١ كالتالي :

السنة	الإعانة
١٩٥١	٥١٪
١٩٥٨	١٠٪
١٩٦٩	٧٪
١٩٧٠	٤٫٩٪

وكانت أقصى معدلات بناء السفن بعد شوز ١٩٧١ حيث بلغ ٨٪ بالنسبة لسفن الصغيرة الحجم حاملات البضائع البarge باستبعاد الدققات وحاملات الغاز ، و ٣٪ للسفن الأخرى و ١٥٪ بالنسبة لسفن البضائع العامة والحاملات وحاملات الصب وسفن الدحرجة والتي يتم تشغيلها بمنطقة الفرنك الفرنسي ، والتجارة البحرية الفرنسية في الوقت الحاضر مخصصة لأسطولها الوطني المسجل لديها .

٢- المملكة المتحدة :

قدمت المملكة المتحدة مبلغ / ٢٥٠ / مليون جنيه استرليني لصناعة بناء السفن البريطانية خلال السنوات ١٩٦٧ - ١٩٧٢ لجعلها صناعة منافسة . وبين عامي ١٩٦٨ - ١٩٧١ تم تقديم مبلغ / ٤٠ / مليون جنيه

استرلياني للصناعة المذكورة بهدف إعادة تنظيم خططها وزيادة إنتاجيتها .
وقد تمت / ٢٠ / مليون جنيه الى شركة بناء ماكينات السفن ، وكذلك تسم
تقديم مساعدات في صيف ١٩٧٢ بهدف تغطية الخسائر في عقود بناء
السفن والتغلب على الخسائر الحالية ، بلغت هذه المساعدات / ٥٠ / مليون
جنيه استرلياني .

٣ - اليابان :

يوجع تقدم صناعة السفن البحرية في اليابان الى لبرنامج الخاص
الثامن والعشرين حيث طلبت وزارة النقد من وزارة المالية الموافقة لبنك
التسمية الياباني على تقديم قروض لتمويل بناء أسطول وطني .

وتأتي لاعانات الحكومية AIDS لترسانات بناء السفن على شكل
قروض طويلة الأجل بسعر فائدة مخفضة أو مدعمة ، وقد قدمت الحكومة
اليابانية مبلغ / ٧٠٠ / مليون دولار على شكل اعانات في سنة ١٩٦٠ ،
وتقدم بنك التنمية الياباني قروضا الى ملاك السفن اليابانيين لبناء سفن
تعمل في أعالي البحار ويتم تقديم القروض على الشكل التالي :

أ - بالنسبة لسفن الحاويات :

٥٪ من التمس الكلي تمويل ذاتي

٦٥٪ من بنك التنمية الياباني

٣٥٪ الباقي من بنك خاص

ب - سفن بضائع عامة تقليدية :

١٠٪ من التمس الكلي تمويل ذاتي

٦٥٪ بنك تنمية الياباني

٢٥٪ الباقي من بنك خاص

جـ - سفن أخرى (شاملة ناقلات وحاملات صب)

٢٠٪ من الثمن تعويل ذاتي

٦٥٪ بنك التنمية الياباني

١٥٪ بنوك خاصة .

ومن شروط بنك التنمية الياباني السداد خلال ٨ / سنوات بمعدل
فترة سماح (٣) سنوات .

٤ - الولايات المتحدة الأمريكية :

وقد قدمت الولايات المتحدة الأمريكية لصناعة النقل البحري فيها
إعانة قومية بصدور القانون التجاري البحري ١٩٧٠ وكانت الأقسـراض
الرئيسية من هذا القانون كالتالي :

أ - العمل على أن تصل نسبة ما تنقله السفن الأمريكية في صادرات
وواردات الولايات المتحدة إلى ٣٠٪ بدلا من ٦٪ .

ب - تشجيع انخفاض تكلفة بناء السفن .

جـ - تشجيع العلاقة بين ملاك السفن الأمريكيين وملاك ترسانات السفن
الأمريكية .

د - تحسين القوة التنافسية لترسانات بناء السفن الأمريكية .

وخلال السنة المالية ١٩٧١ - ١٩٧٢ منحت مساعدات مالية بلغ
مجموعها ٢٨٤ / مليون دولار لـ (١٦) سفينة ، وفي عام ١٩٧٢
قدّرت القيمة الكلية لبناء سفن حاملات الفـاز بـ ٥٦٧٧ مليون دولار
قامت الحكومة الأمريكية بدفع مبلغ ١٤٣٥ مليون دولار كإعانة مبنية
تشمل تكلفة الإخافة لبناء السفن في ترسانات الولايات المتحدة عنه في
ترسانات بناء السفن في أوروبا .

٥- اليونان :

تقدم اليونان قروضا لأسطولها الوطني في حال استبدال السفن القديمة بسفن جديدة وتصل قيمة القرض الى حوالي ٨٠٪ من قيمة السفينة ويصدر على مدى ٨ / سنوات .

٦- إيطاليا :

التي تقدم قروضا لأسطولها الوطني تصل الى ٢٠٪ من تكاليف اشياء السفن وتطويرها وتحديثها تمتد خلال ١٥ / سنة . وتقدم اعادة مالية تبلغ ٥٠٪ من قيمة اللامدة .

٧- كوريا الجنوبية :

وتمنح اذونات اشياء تصل الى ٩٠٪ منها ٢٠٪ لمدة ٨ / سنوات ، وتمنح اذونات صيانة .

٨- اسبانيا :

تقدم بدعم اسطولها الوطني :

- اذونات بناء .
- اذونات تشغيل .
- تغطي الخسارة البحرية للسفن الوطنية .
- تنقل تجارتها من خلال اسطولها الوطني .

٩- الاتحاد السوفياتي :

الذي يتبع اسطوله للقطاع العام فيه ، وله قدرة كبيرة على المنافسة فيها يخص الأجور البحرية ويتميز أسطول الاتحاد السوفياتي بتكاسيف تشغيل منخفضة حيث يتمتع بقانون ودراهم العمل الكبير .

ب - المساعدات التفضيلية والتسهيلات :

تقوم بعض الدول بتقديم مساعدات لأسطولها الوطني تخضله فيها
عن غيره من الأساطيل العالمية ومن هذه المساعدات :

١- الإعفاءات الضريبية :

تقدم بعض الحكومات إعفاءات ضريبية لصناعة النقل البحري لديها ،
من الضرائب الرئيسية مدة تصل الى ٦ / سنوات وتعفي بعض الدول
الأساطيل البحرية التجارية المسجلة لديها من تقديم أية ضرائب ومن
هذه الدول دول اعلام العلامة وهي (ليبيريا - بنما - سنغافورة -
قبرص - بهاما - هونغ كونغ - برمودا) .

٢- الإعفاءات الثغافية :

تعقد بعض الدول إعفاءات مع دول أخرى من أجل حماية أسطولها
التجاري الذي يقوم بنقل تجارتها الخارجية ، وتدخل هذه الاتفاقية ضمن
الاتفاقي التجاري القائم بين البلدين فيما يخص تبادل البضائيات
والصادرات بينهما .

٣- إعطاء مهن الأسطول الوطني الأولوية في الرسو والتفحص فسي
موانئها البحرية .

٤- إعفاء الأسطول الوطني من دفع رسوم الموانئ أو رسوم عبور
القنوات المائية أو رسوم الارشاد والقطر .

٥- إلزام جميع الأفراد والمؤسسات الخاصة والعامة باستخدام
الأسطول الوطني في معاملاتهم التجارية دون غيره .

وكذلك هناك إجراءات أخرى تتخذها الدولة لدعم أسطولها
الوطني وصناعتها البحرية والتي منها :

- ١- إنشاء صناديق تنمية للنقل البحري .
 - ٢- إقامة أماكن اصلاح وصرة للسفن .
 - ٣- إنشاء معاهد وكليات لتخريج الضباط البحريين وتدريب العمالة البحرية لدعم الأسطول الوطني بحالة وطنية .
 - ٤- دعم أجور عمال الأسطول الوطني وطواقمه على أساس الفرق بينهم وبين السفن العاملة على الخط الملاحي نفسه .
- وفيما يلي جدول يوضح الأفضليات المسووعة للناقل الوطني في العالم.

ثالثا - الدخول في مشاريع مشتركة مع دول أخرى :

إن بناء أسطول وطني بمصطدم بمعدة عقبات وعلى رأسها ضخامة رأس المال اللازم ، الخبرات الفنية ، والخبرات التجارية لتشغيل الأسطول . ومن هنا تعمل بعض الدول بالدخول معا في تكتلات دولية على شكل مشروعات بحرية مشتركة ، وذلك لتشكيل نواة لأسطولها الوطني من جهة ، ولتغلب على عقبات تشكيل الأسطول العادية والفنية من جهة ثانية ، وللخروج من دائرة نفوذ وسيطرة المؤتمرات الملاحية من جهة ثالثة .

وعلى اعتبار أن الدول العربية تقع داخل إطار الدول النامية فيمكننا أن نطرح سوفاً يتعلق بالسياسة البحرية التي تنبئها الدول العربية في مجال النقل البحري لتحقيق استقلالية تجارتها الخارجية ونقلها على أساطيلها الوطنية ، مع العلم أن المنطقة العربية تعتبر منطقة أساسية من مناطق الاستهلاك العالمي بالاعتماد على أنها المصدر الأساسي لأهم المواد الأولية وعلى رأسها البترول العربي وكذلك الغاز ، والدوسفات . . . لذلك يمكن القول انه على البلدان العربية أن تتخذ سياسة بحرية عربية ثلاثية مصالحها الوطنية والقومية ، وبدون أن تنسى أن الوطن العربي يستورد من الخارج أهم متطلباته الأساسية للتنمية والغداية ، وهذا ما يقتضي توحيد السياسة البحرية العربية ووضع استراتيجية بحرية اقتصادية وعسكرية واضحة الأهداف والالتزام . .

هذا وإن موضوع السياسة البحرية العربية ، موضوع طرأ على الساحة العربية ، واتخذت فيه قرارات متعددة تقتضي اشياء مشروعات عربية مشتركة في مجال النقل البحري وأهمها المشروعات لصادرة من المنطقة العربية المصدرة للنفط ، منطقة من أن البترول المنصهر الرئيسي في التجارة الخارجية للأقطار العربية المنقولة بحرا بحيث وصل الى أكثر من ٩٠٪ من الصادرات العربية كما يشكل البترول ومشتقاته المنقولة بحرا ٢٤٪ من لواردات العربية .

وفي آذار ١٩٧٨ أصبح لدى الشركة أسطول يتكون من ست ناقلات حمه حوالي (٢) مليون طن ، ومن ناحية أخرى توالي الشركة زيادة أعداد مديريها في اسعاد البحرية المتخصصة ، وتوفير الامكانيات اللازمة لتأهيلهم المهني في مجال النقل البحري (١) .

الشركة العربية لبناء السفن واصلاحها :

تم الاتفاق بين حكومات الدول الأعضاء في منظمة الاقطار العربية المصدرة للبتروول على تأسيس مشروع مشترك باسم الشركة العربية لبناء السفن واصلاحها .

وقد حدد غرض الشركة الاساسي بالقيام بجميع عمليات بنسساء واصلاح وصيانة جميع أنواع السفن والناقلات ووسائل النقل البحري الأخرى المتعلقة بنقل المواد اسيد و كبريتية وغيرها . وقد بدأت الشركة عملها في بناء حوض حاف في البحرين لخدمة السفن وصيانتها وخاصة لناقلات النفطية .

وقد تحدد رأسمال الشركة بمائة مليون دولار أمريكي للمصرح به وثلاثين مليون دولار أمريكي لمكتتب به (٢) .

وهناك مشروعات ملاحية أخرى تدخل ضمن اتفاقيات عقدت بين الحكومات العربية - مثل :

(١ و ٢) عبد الفضيل محمود ، ١٩٨١ - النفط والوحدة العربية -

الطبعة الثالثة ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ،

ص ١٣٣ .

شركة الملاحة العربية المتحدة : (١)

وقد تأسست بتاريخ ١٩٧٦/٥/٢٧ وتشترك فيها ٦ / دول عربية وهي : الإمارات - البحرين - السعودية - العراق - قطر - الكويت ، برأس مال مصرح به مقداره ٥٠٠ / مليون دينار كويتي ورأس مال مكتتب به مقداره ١٨٠ / مليون دينار كويتي ، قد بدأت بمباشرة نشاطها ابتداءً من ١٩٧٦/٢/١ وذلك بمقرها الرئيسي في دولة الكويت ، ويعمل أسطول شركة الملاحة العربية المتحدة والذي يواحه أسطول شركة الملاحة الكويتية على الخطوط التالية :

- | | |
|------------------------------------|-----------------------|
| ١- خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة | موانئ * الخليج العربي |
| ٢- خط البحر الأبيض المتوسط | موانئ * الخليج العربي |
| ٣- خط شمال أوروبا والمملكة المتحدة | موانئ * البحر الأحمر |
| ٤- خط الشرق الأقصى | موانئ * الخليج العربي |
| ٥- خط الشرق الأقصى | موانئ * البحر الأحمر |
| ٦- خط الولايات المتحدة | موانئ * الخليج العربي |

ويبلغ عدد سفن الشركة ٥٨ / سفينة في عام ١٩٧٨ موضحة بالجدول التالي : (٢)

-
- (١) مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، ١٩٧٦ - شركة الملاحة العربية المتحدة . المجلد (٢) ، العدد (١) - ص ٤٥ .
- (٢) الأكاديمية العربية للنقل البحري ، انشرة الاخبارية ، آذار ١٩٧٨ ، ص ١٦ .

أسطول شركة الملاحة العربية المتحدة (الحمولة بالطن)

اسم السفينة	الحمولة (بالطن)	اسم السفينة	الحمولة (بالطن)
مينة	١٣٤٤٠	ابن قتيبة	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن عساكر	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن خلدون	٢٢٣٠٠
مينة	١٦٦٠٠	ابن الرومي	٢٢٣٠٠
مينة	١٦٦٠٠	ابن بسام	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن البيطار	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن شهيد	٢٢٣٠٠
مينة	١٦٦٠٠	ابن مالك	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن خلكان	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن الممتر	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن الأتسار	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن يونس	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن حسزم	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن زهر	٢٢٣٠٠
مينة	١٣٤٤٠	ابن سياء	٢٢٣٠٠
مينة	١٣١٠٠	ابن باجسه	٢٢٣٠٠
مينة	٢٢٣٠٠	ابن حبير	٢٢٣٠٠
جد	٩١٠٠	جلفبار	٢٢٣٠٠
مينة	١٢٢٣٠٠	احمد الفاتح	١٢٢٣٠٠
طوطة	٢٢٣٠٠	نذى قسار	٢٢٣٠٠
نند	٢٢٣٠٠	فتح الحبير	٢٢٣٠٠
مجان	٢٢٣٠٠	شوك	٢٢٣٠٠
مطقيس	٢٢٣٠٠	الفجيرة	٢٢٣٠٠
مكدون	٩١٠٠	اليامسه	٢٢٣٠٠
مكدون	٢٢٣٠٠	عرقسات	٢٢٣٠٠
مرفيم	٢٢٣٠٠	السفديسات	٢٢٣٠٠
لثبير	٢٢٣٠٠	الريسان	٢٢٣٠٠
مغفيس	٢٢٣٠٠	المعرق	٢٢٣٠٠

وهناك مشاريع منبثقة عن جامعة الدول العربية منها :

الأكاديمية العربية للنقل البحري : (١)

لقد اتخذ مجلس جامعة الدول العربية قراره رقم (٢٦٣١) في عام ١٩٧٠ بإنشاء الأكاديمية العربية للنقل البحري ، وقد نصت اتفاقية إنشاء الأكاديمية العربية للنقل البحري على الآتي :

نظرا لما للنقل البحري من أهمية بالغة في نطاق التجارة الدولية وضمانا لقيام مؤسسات النقل البحري في الوص العربي وفقا لأنفوس الأسس العلمية والاقتصادية والإدارية ورغبة في تعليم العاملين في قطاع النقل البحري في الدول العربية وتأهيلهم ورفع مستواهم وملا فسي تشغيل الأساطيل التجارية تشغيلاً تجارياً وتحقيقاً لأغراض ميثاق جامعة الدول العربية فقد اتخذت على أن يمشأ في نطاق جامعة الدول العربية منظمة عربية متخصصة تسمى الأكاديمية العربية للنقل البحري تكون لها الشخصية القانونية المستقلة .

ولقد فوضت جمهورية مصر العربية بالاتصال بالمنظمة البحرية الاستشارية الدولية بهيئة الأمم المتحدة بطلب المعلومات اللازمة لإنشاء مركز إقليمي لتدريب العاملين في مجال النقل البحري وذلك بناءً على توجيه اللجنة الدائمة للنقل والمواصلات بجامعة الدول العربية ، وفي عام ١٩٧٢ قرر المجلس الاقتصادي لجامعة الدول العربية اعتبار الأكاديمية العربية للنقل البحري إحدى منظمات جامعة الدول العربية ومقرها بجمهورية مصر العربية بالاسكندرية .

(١) الدواني عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - دور الأكاديمية العربية في دفع
محلة الاقتصاد العربي على الصعيد الدولي . مجلة البحرية ،
الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الشارقة ، ص ٤ - ٦ .

وفي عام ١٩٨٠ تم نقل مقر الأكاديمية العربية للنقل البحري إلى الشارقة وذلك بعد انخفاض النظام المصري باتفاقية كاسب ديفيسند وانزاله عن العالم العربي . وتقوم الأكاديمية العربية للنقل البحري بمد قطاع النقل البحري العربي بالمحالة المدربة والخبرات البحرية حيث تقوم بتخريج :

- ١- ضباط أعالي البحار .
- ٢- ضباط سطح .
- ٣- مهندسين بحريين .
- ٤- ضباط راديو .
- ٥- طالة بحرية مدربة .

وهذا تبدو أهمية المشروعات البحرية العربية في دعم صناعة النقل البحري العربية بجميع مكوناتها من أجل رسم سياسة التجهيز الخارجية العربية التي تهدف إلى تحقيق الاستقلالية في نقل مقومات تنميتها ، والحفاظ على أمننا العذائي والغوص وخاصة مشروعات النقل البحري العربي المشترك التي تربط الموانئ العربية بشبكة من الخطوط المنتظمة تكفل انتقال البضائع العربية بشكل منظم وبأوقات محددة ومناسبة ما يمكن زيادة التبادل التجاري بين الدول العربية .

إن أن أحد الأسباب الأساسية في انخفاض حجم التبادل التجاري الخارجي بين البلدان العربية ناتج عن ضعف خدمات النقل البحري .

ويقول د . سلمان داوود سلمان " أنه من خلال الدراسات الميدانية التي أجريت ، والمقابلات الشخصية مع كثير من ذوي المصالح الحقيقية في التجارة بين الدول العربية تبين أن ضعف خدمات النقل البحري

وبخاصة المنتظمة منها تشكل عائقا أمام الاستجابة القريبة والمباشرة
التي تتطلبها السوق الحرة من البضائع (١) .

(١) سلطان داود سلمان ، المواصلات البحرية في الوطن العربي ، في

المواصلات في الوطن العربي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢١٤ .

الفصل السادس

البيوع البحرية

- ١. البحث الأول : البيوع البحرية عند الوصول .
- ٢. البحث الثاني : البيوع البحرية عند القيام .

الفصل السادس

البيوع البحرية

-=-

يمتد التبادل التجاري على الصعيد العالمي محركاً لعجلة الاقتصاد الدولي مع الأخذ بعين الاعتبار استحالة الانفلاق الاقتصادي وصعوبة الاكتفاء الذاتي واستحالة القدرة على تحقيقه بشكل أحسن في العصر الحاضر المتنوع الاختصاصات والاهتمامات ، وتقسيم العمل الدولي .

ولقد خلق اختلاف العادات والأعراف والتقاليد التجارية بين الدول نوعاً من الارتباك والخلل في التجارة الدولية ، دفع القائمين عليها لخلق تنظيم قانوني يضبطها ويضع حداً للخلافات الناشئة بين الدول ، ومن أجل هذا الغرض عقدت جمعية القانون الدولي عام ١٩٢٨ مؤتمراً تم فيه وضع قواعد خاصة من العادات التجارية المتبعة في الدول المختلفة ، ولم يكتب لهذه القواعد النجاح ، فاجتمعت غرفة التجارة الدولية في عام ١٩٢٦ وأصدرت مجموعة من القواعد التجارية عليها دولياً لتفسيـر المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الخارجية ، بقصد وضع حـد للـتـعـاـب التي يسببها اختلاف العرف التجاري بين الدول ، عرفت هذه المجموعة باسم (انكوتيرمز) ١٩٣٦ وهو مصطلح للتجارة الدولية اختصاراً للكلمات الانكليزية التالية : INTERNATIONAL COMMERCE TERMS (١) ولقد طرأت على هذه المجموعة عدة تغييرات وأكبت التغييرات في أنظمة النقل والتجارة المالية فصدرت مجموعة أخرى دعت مجموعة النقل (انكوتيرمز) ١٩٥٣ . وانطلاقاً من التغييرات في الأنظمة السبعة فسي النقل العالمي صدرت مجموعة أخرى (انكوتيرمز) في سنة ١٩٨٠ ،

(١) السوفي مختار ، مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية .

مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٠

ولقد تمثلت هذه التغيرات في نظام النقل بإسماوات والبوابات والنقل بالدحرجة وغيرها من التغيرات والتعديلات في أساليب النقل العالمي وكانت البيوع البحرية من المصطلحات التي تشكل ركنا أساسيا في التجارة الدولية وأخضعت الى التحويل والتعديل .

ماهو المقصود بالبيع البحري ؟ :

يشكل البيع البحري البيع الذي يرد على بضاعة تنقل بطريق البحر ، ولكن لا يكفي من الناحية القانونية أن يطلق على بيع أنه بحري مقابل أن يتم بطريق البحر فقط ، وإنما يجب أن يتقابل عقد النقل البحري مع عقد البيع البحري ، أي يجب أن يواحه كلا الطرفين واجبات والتزامات أوجدها هذا البيع .

وقد عرّف عدد من الباحثين البيع البحري ، مثل :

١- جيرد يكارز (JERDICAS) الذي عرّفه بأنه :

" عقد بيع تجاري يتضمن حقوقا والتزامات خاصة بالنسبة للمتعاقدين كنتيجة لضرورة النقل البحري لاتمام العقد " (١) .

٢- وترّف د . مصطفى كمال طه بأنه :

" هو بيع البضائع التي تنقل بطريق البحر وهو يقابل بوجه عكس عملية تصدير بالنسبة للبائع واستيراد بالنسبة للمشتري " (٢) .

كما سبق يمكن أن نعرّف البيع البحري بأنه (بيع دولي ينظم العلاقة بين البائع والمشتري ، موضوعه بضاعة تنقل بطريق البحر)

(١) حسني أحمد ، ١٩٨٣ - البيوع البحرية - الطبعة الثانية ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ١٦ .

(٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحري ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٩٦ .

والقصور هنا بتنظيم العلاقة : تحديد واجبات ومسؤوليات كل سمس الهائع والمشتري .

خصائص البيع البحري :

التي يعتبر البيع بحريا ، يجب أن تتوفر فيه الخصائص التالية :

- ١- يرد على بضاعة تنقل بحرا .
- ٢- يتقابل الطرفان في العقد ويواجهان الالتزامات والصعوبات .
- ٣- يتميز عقد النقل البحري عن باقي العقود بأنه لا يتوقف على فصل النقل البحري ، بل يمتد الى الانعكاسات القانونية للنقل والالتزامات المتقابلة لكل من الهائع والمشتري .
- ٤- ارتباط البيع بالنقل البحري يخلق عليه طابعه " البحري " .
- ٥- بيع دولي .

أنواع البيوع البحرية :

تنقسم البيوع البحرية الى قسمين :

- أولاً- بيوع بحرية تتم عند الوصول وندرسها كبحث أول .
- ثانياً- بيوع بحرية تتم عند القيام وندرسها كبحث ثان .

البحث الأول

البيع البحرية عند الوصول

- - -

تنقسم البيع البحرية عند الوصول الى نوعين :

أولاً - البيع بسفينة معينة :

وقد انتشر هذا النوع من البيع في القرن التاسع عشر ، حيث كانت سائدة في ذلك الوقت عملية النقل بالسفن الشراعية ، وكان يهيم المشتري أن يعرف نوعية السفينة التي تنقل بضاعه ، وسرعتها ، ودرجة الأمانة فيها

ويلتزم البائع في هذا البيع بإحضار البضاعة على نفقته حتى ميناء الوصول ويحمل المشتري باسم السفينة التي تنقل البضاعة التي عينها في عقد البيع ويتحمل مخاطر الطريق حتى يتم تسليم البضاعة للمشتري في ميناء الوصول ، وفي حال هلاك البضاعة في الطريق لا يعلو البائع من المطالبة ببضاعة أخرى ، إلا إذا أثبت ظرف القوة القاهرة .

والحالة في شرط القوة القاهرة علة قانونية ، والسبب في عدم ملاحقة البائع في حال القوة القاهرة يعود الى أن البائع قد أوفى بالتزامات عند ما خصص سفينة معينة وشحن البضائع عليها ، حسب قانون الموجبات والحقوق (١) . أي أن المنقول الذي لا يمين الا بنوعه لا تنتقل ملكيته الا بإقراره . ولكن الملكية في هذا البيع لا تنتقل الا في ميناء التفريع ، ولهذا يرد : فيما مع تأجيل انتقال الملكية الموصول (٢) .

(١) و (٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحري . المراجع السابق ذكره ،

خصائص هذا البيع :

- ١- لا تنتقل الملكية الا بمينا^١ الوصول .
- ٢- تحمل البائع لمخاطر الطريق ، واذا هلك البضاعة لا يعفى البائع من تسليم غيرها الا في حال أثبت البائع " القوة القاهرة " .
- ٣- يمين البائع السفينة ويخطر المشتري باسمها والمحمولات المتعلقة بها .

التزامات أطراف العقد : (١)

١- التزامات البائع SELLER MUST

- آ - يمين السفينة ويشحن البضائع على ظهرها .
- ب - يتحمل مخاطر الطريق .
- ج - يضمن العيوب الخفية .

٢- التزامات المشتري BUYER MUST

- آ - تسلم البضاعة في ميناء الوصول .
- ب - دفع ثمن البضاعة .

ثانياً - البيع بسفينة غير معينة :

يقترّب هذا البيع كثيراً من البيع بسفينة معينة ولكنه يختلف عنه في بعض الأمور ، وقد انتشر هذا البيع بعد انتشار الخطوط الملاحية وانتشار السفن المتطورة حيث لم يعد يهم المشتري معرفة سفينة السفينة التي ستقوم بنقل البضاعة .

(١) BES. J, 1960 CHARTERING & SHIPPING TERMS. TENTH EDITION. LONDON E12 QE , 258P.

خصائص هذا البيع :

- ١- لا يضمن المشتري السفينة .
- ٢- لا يعرف المشتري عن علية النقل ، سوى أن البضاعة سوف تسلم له في ميناء الوصول .

والفرق بين هذا البيع والبيع بسفينة معينة هو أن البائع في حال هلاك البضاعة لا يعرض من تسليم غيرها حتى في حال القوة القاهرة خلافاً للبيع بسفينة معينة .

والعلة في هذه التفرقة هي أن البيع بسفينة معينة هو بيع لبضاعة تم افرازها بتعيين السفينة التي تقوم بنقلها ، أما في البيع بسفينة غير معينة فليس ثمة افراز أو تعيين للبضاعة ، وإنما يتحقق الافراز بتسليم البضاعة للمشتري (١) .

ان طريقة " البيع عند الوصول " لم تستمر فترة طويلة وذلك لأنها تحمل في طياتها عيباً لكل من البائع والمشتري . نذكر من هذه العيوب :

- ١- يتحمل البائع مخاطر الطريق ويلزم بتسليم بضاعة أخرى في حال هلاك البضاعة ، وحتى في حال القوة القاهرة اذا كان البيع بسفينة غير معينة .

- ٢- لا يستطيع المشتري التصرف في البضاعة حتى تصل الى ميناء الوصول وهي فترة زمنية ليست بالقصيرة مما يخلق تجميداً لرأس المال .
- ٣- يتحمل البائع في هذا البيع أعباء ابرام عقد النقل والتأمين على البضاعة .

(١) كمال طه مصطفى ، القانون البحري ، المرجع السابق ذكره ،

البحث الثاني البيع البحرية عند الليام

- - -

وتنقسم هذه البيوع الى نوعين :

أولاً - البيع سيف (C.I.F.) :

وقد ظهر هذا البيع في القرن التاسع عشر ويرجع سبب انتشاره الى المزايا التي يقدّمها الى كل من البائع والمشتري ، وقد انتشر هذا البيع أول الأمر في بلجيكا في منتصف القرن التاسع عشر على شكل بيع لم يحدّ موجودا الآن ، وهو بيع تحت الشراخ يتحمل المشتري على أساسه مخاطر الطريق وهلاك البضاعة (١) .

ويشتد " البيع سيف " اسمه من المكونات التي يشكلها ممبراً عنه بالأحرف الأولى للكلمات الانكليزية ، COST INSURANCE FRIGHT ، وبشكل هذا المصطلح الثس الذي يدفعه المشتري بشكل فاتورة اجتمالية تتضمن قيمة البضاعة مضافا اليها قسط التأمين وأجرة النقل .

وقد عرّف الدكتور مصطفى كمال طه (٢) البيع البحري " سيف " بأنه : " بيع البضاعة مع الالتزام بشحنها والتأمين عليها من مخاطر النقل البحري نظير ثس اجتمالي شامل لقيمة المبيع وأجرة النقل وقسط التأمين " .

ويمكن أن نعرف عقد البيع " سيف " كما يلي :

(١) حسني أحمد ، البيوع البحرية . مرجع سبق ذكره ، ص ١١٥ .

(٢) كمال طه مصطفى ، القانون البحري . مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠٠ .

هو عقد " بيع بحري عند القيام " يلتزم خلاله البائع بإبرام
عقدى النقل والتأمين مقابل فاتورة اجمالية يدفعها المشتري .

- خصائص البيع " سيف " :

- ١- تنتقل ملكية البضاعة الى المشتري منذ وقت الشحن .
- ٢- ان مخاطر هلاك البضاعة تكون على عاتق المشتري منذ لحظة تجاوز البضاعة حاجز السفينة .
- ٣- يقوم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين وشحن البضائع على ظهر السفينة .

ب- التزامات كل من البائع والمشتري في البيع " سيف " (١) :

١- التزامات البائع " SELLER MUST " :

- أ- يقوم البائع بتسليم البضاعة في ميناء الشحن وفقاً لشروط العقد من حيث الوزن ، العدد ، القياس ، الصنف ، النوع .
- ب- يلتزم البائع بشحن البضاعة على ظهر السفينة بعد أن يكون قد أبرم عقد النقل الذي يتضمن اما حجز فراغ في سفينة أو استئجار سفينة ، ويجب أن تتوفر في السفينة الشروط الملائمة لنقل البضاعة ، موضوع العقد . وقد يتفق في العقد على شروط يجب توفرها في السفينة سواء من حيث الدرجة ، أو الأمانة ، أو السرعة ، أو غير ذلك من الشروط والمواصفات .

والمقصود هنا بشحن البضاعة على ظهر السفينة : وضعها على السطح وليس في العنابر ، لأن وضعها في العنابر يحتاج الى

صلية " تستيف " وهي من سعة الرها ، لأنها تحتاج إلى حمالات وخبرة من أجل المحافظة على توازن السفينة في عرض البحر .

جـ - يلتزم البائع بإبرام عقدى النقل والتأمين : حيث يتم بموجب عقد لنقل ، نقل البضاعة المحمية في عقد البيع ، وتحديد طريقة الدفع أجرة لنقل مقدما ، أو عند الوصول ، أو غير ذلك . كذلك يتم عقد التأمين مع شركة التأمين بدفع القسط على أن يغطي عقد التأمين كامل الرحلة البحرية .

د - يلتزم البائع بتسليم المستندات المثلثة للبضاعة هي سند الشحن (BILL OF LADING) وفاتورة البيع وشيكة التأمين .

هـ - يلتزم البائع بضمان الحبوب الخفية في البضاعة .

و - يلتزم البائع بإعلام المشتري بميناء وبعد الشحن حتى يستطيع أن يحدد بشكل تقريبي موعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ .

٢ - التزامات المشتري " BUYER MUST " :

أ - يلتزم المشتري بدفع الثمن المتفق عليه ، وهو مبلغ مقطوع يشمل قيمة البضاعة ، مضافا لها قسط التأمين وأجرة النقل ، وفسي الخالب تتم عملية الدفع بشكل اعتماد مستندي .

ب - يلتزم المشتري بتسلم المستندات التي يرسلها البائع إن كانت مطابقة لما هو متفق عليه .

جـ - يتحمل كافة اسعاريف والنفقات المتعلقة بالبضاعة أثناء نقلها خلال الرحلة البحرية ، حتى بلوغ ميناء الوصول وكذلك التخليص ورسوم لتخليص ورسوم استعمال اسواقين عالم تكون هذه المصاريف قد تضمنتها أجرة نقل البضاعة ولم يتفق على غير ذلك .

- د - يتحمل كافة السواطر منذ لحظة عبور البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن .
- هـ - يتحمل مصاريف استخراج المستندات التي يستخرجها له البائع بدو على طلبه .
- و - يتحمل مصاريف استخراج شهادة المصدر والمستندات لفصلية .
- ز - يتحمل الرسوم المحركة وقت اجراء عطية الاستيراد ورسوم تراخيص وأدون الاستيراد .
- مزايا البيع " سيف " وهيها لكل من المشتري والبائع :

١ - مزايا البيع بالنسبة للمشتري :

- آ - يعتبر المشتري مالكا للبضائع بمجرد وضعها على ظهر السفينة ويستطيع التصرف بها كيفما يشاء وهذا يشكل أهمية في التجارة البحرية ومرونة في العلاقات التجارية بالنسبة للمشتري .
- ب - يعفى المشتري من أعباء اجراء عقدي النقل والتأمين .
- جـ - يدفع مبلغا محددا بشكل احتمالي لا يسأل بعده عن أي تفهيرات في أجور النقل أو أفساط التأمين أو غير ذلك .
- أما عيوب البيع " سيف " بالنسبة للمشتري :

- آ - يخسر المشتري في طريقة البيع (سيف) امكانية تحديد نوع السفينة وشركة النقل وبالتالي لا يستطيع أن يقدم الدعم لاسطوليه الوطني من خلال التعاقد معه على نقل البضائع ، وينسحب هذا القول على شركات التأمين الوطنية .
- د - يتحمل مخاطر الطريق وهلاك البضاعة بمجرد تماوزها حاجز السفينة .

ج - يدفع ثمن البضاعة قبل فحصها وفقاً للاعتماد المستندي السدي
يفتحه للبائع مقابل المستندات .

٢ - أراليا البيع " سيف " بالنسبة للبائع :

آ - لا يتحمل مخاطر الطريق وهلاك البضاعة بعد تجاوزها حاجز السفينة
في ميناء الشحن .

ب - يستطيع أن يحدد شركة النقل والتأمين وبالتالي يستطيع أن يحدد
أسطول الوطني ومؤسسات وشركات التأمين الوطنية .

أما عيوب البيع " سيف " بالنسبة للبائع فهي :

آ - يتحمل أعباء عقد النقل والتأمين .

ب - يتحمل أية زيادة في أجرة النقل في حال حدوث تطورات في سوق
النقل قد تؤدي إلى زيادتها .

ثانياً - البيع فوب (F.O.B.) :

يرجع تاريخ البيع (فوب) إلى أوائل القرن التاسع عشر حيث
انتشر في تلك الفترة ، ولوحظنا إلى أصل تسمية البيع (فوب) لوجودنا
أشياء مشتقة من الأحرف الأولى للكلمات الانكليزية التالية :
FREEON BOARD وهذا يعني أن البضاعة حرة على ظهر السفينة ،
وهذا الأصل في البيع (فوب) . ولكن البعض اختلف على هذا

الإصطلاح وقرب هذا البيع من البيع (فاس) FREE ALONG SIDE SHIP
ويعبر عنه بالأحرف التالية : F.A.S. واختلف على الأمر فريقان : (١)

(١) حسني أحمد ، البيوع البحرية . مرجع سبق ذكره ، ص ٤٢٩ .

الأول : اعتبر هذا البيع أقرب الى البيع (فاس) أى أن يتم تسليم البضاعة الى جانب السفينة .

الثاني : اعتبر الأصل في البيع (فوب) هو تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة .

تعريف البيع (فوب) :

هو بيع بحرى يتعهد البائع من خلاله بوضع البضاعة على ظهر السفينة (المحددة من قبل المشتري) ويتحمل مخاطر البضاعة وثقاتها حتى وضعها على ظهر السفينة .

خصائص البيع (فوب) :

١- بيع بحرى تنتقل ملكية البضاعة فيه الى المشتري بمجرد وضعها على ظهر السفينة (١) .

٢- يتحمل المشتري هلاك البضاعة بعد وضعها على ظهر السفينة .

التزامات البائع والمشتري في البيع (فوب) :

١ - التزامات البائع :

أ- يقوم بتوريد البضاعة المتفق عليها في اسقف وشحنها على ظهر السفينة المحددة من قبل المشتري .

ب- يتحمل المخاطر المحيطة بالبضاعة ومصاريفها حتى تصل الى ظهر السفينة .

(١) لقد أقرت غرفة لتجارة الدولية أنه يتم نقل الملكية والمخاطر فسي البيع (فوب) منذ أن يسلم البائع البضاعة على ظهر السفينة التي يعينها لمشتري ، ومنذ أن تكون السفينة قد أخذت البضاعة فسي عهدتها .

ج - يقوم باستصدار وإخراج إذن التصدير والتراخيص الحكومية اللازمة لخطية تصدير البضاعة .

د - يلتزم بإعلام المشتري بأن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة التي عينها المشتري .

٢ - التزامات المشتري :

أ - يقوم بإبرام عقدى النقل والتأمين ، ويقوم بإعلام البائع باسم السفينة ووصف الشحن ومواعيد وصول السفينة إلى الميناء ومواعيد تسلم البضاعة على ظهر السفينة .

ب - يتحمل مخاطر ومصاريف البضاعة بعد أن تمرر حاجز السفينة في ميناء الشحن .

ج - يتحمل مصاريف استخراج شهادة المصدر والشهادات العنصلية .
د - وفاة الشحنة : الأصل في البيع (فوب) أن يتم دفع الشحنة بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة ولكن أمر الدفع وطريقته يتوقفان على الاتفاق بين الطرفين (البائع ، والمشتري) حيث يتم الدفع نظير المستندات .

هـ - يلتزم بتسليم البضاعة في ميناء التفريغ في الموعد المحدد .

مزايا وميوب البيع (فوب) بالنسبة للمشتري والبائع :

١ - مزايا البيع (فوب) بالنسبة للمشتري :

أ - تنتقل ملكية البضاعة إلى المشتري بمجرد شحن البضاعة على ظهر السفينة ما يفتح المجال للتصرف فيها .

ب - من خلال إبرام عقد النقل والتأمين يقدم الدعم لسلطوته الوطني .

أسباب عيوب البيع (فوب) بالنسبة للمشتري :

آ - يتحمل مخاطر البضاعة وهلاكها منذ لحظة وضعها على ظهر السفينة .

ب - يتحمل أعباء ابرام عقدى النقل والتأمين .

٢ - مزايا البيع (فوب) بالنسبة للبائع :

آ - لا يتحمل أعباء ابرام عقدى النقل والتأمين .

ب - لا يتحمل هلاك البضاعة أو تلفها بعد وضعها على ظهر السفينة .

أسباب عيوب البيع (فوب) بالنسبة للبائع :

آ - يخسر البائع بفقدانه ابرام عقدى النقل والتأمين تقديراً للمساعدة لأستطوله الوطني ولشركاته الوطنية .

ب - قد تتأخر البضاعة عن الرصيف لعدم استطاعة التفريق بين الموعد المحدد من قبل المشتري وموعد وصول السفينة مما يعرض البضاعة لخطر بقائها على الرصيف في حالة التأخير .

الفصل السابع التأمين البحري

- - -

- البحث الأول : بيانات عقد التأمين البحري .
- البحث الثاني : أنواع وثائق التأمين البحري .
- البحث الثالث : أسس عقد التأمين البحري .
- البحث الرابع : موضوع التأمين البحري .
- البحث الخامس : كيف تحدد قيمة الأشياء موضوع التأمين .
- البحث السادس : المخاطر المؤمن ضدها .
- البحث السابع : التزامات المؤمن والمؤمن له .

الفصل السابع التأمين البحري

- - -

مفهوم التأمين البحري وأهميته :

يشكل التأمين قاعدة هامة في النشاط الاقتصادي العالمي وخاصة بالنسبة للمشاريع والصناعات التي تتعرض لأخطار أكثر من غيرها . فمن خلال عملية التأمين يتم نقل الخطر أو تحويله من المتعرضين له الى أشخاص متخصصين في تحمله وذلك بمطبي نوحا من الاستقـرار للتجارة الدولية وللمشاريع الاقتصادية ويسمح بدخول رؤوس أموال جديدة في الصناعات التي يرتفع فيها عنصر الخطر .

ويقول أحد المتخصصين في أمور التأمين : أنه لمعرفة أهمية التأمين لتفصيل عدم وجوده . وتزداد نمائية التأمين في التجارة الدولية المنقولة بحرا لتعرضها لأخطار أكثر من غيرها ، ولا يوجد اليوم بضاعة تعبر البحار دون التأمين عليها ولا يوجد سفينة تعبر دون بوليصة تأمين تحميها .

ويعتبر التأمين البحري من أقدم أنواع التأمين ولقد اختلفت المؤرخون في تحديد بداية تشكل النواة الأولى التي أثمرت التأمين البحري بشكله الحاضر فمنهم من قال ان البابيين قد عرفوا نوعا من نقل عبء الخطر منذ ٣٠٠٠ سنة ق م ومنهم من قال

انه ظهر قبل (٤) آلاف سنة عند الصينيين بشكل توزيع الخطر من أجل تخفيف الخسارة الكبيرة (١) * (٢).

ويمكن أن نقول أن التأمين البحري شكل من أشكال الحماية الاقتصادية تقوم بها مؤسسات وشركات متخصصة لحماية الأموال المحترقة لمطـر بحري .

ونعتبر التأمين البحري اليوم نتاج ما كان يطلق عليه سابقا قـرض المخاطرة البحرية (٣) . وقرض المخاطرة البحرية هذه عبارة عن عقد بين شخصين يقدم الأول (صاحب رأس المال) مبلغاً من المال لصاحب سفينة بحرية صالحة للملاحة لتأمين ما يحتاجه خلال رحلة بحرية مغامر فائدة معينة ، وهي عادة أكبر من العائدة السائدة في السوق ، يحصل عليها في نهاية الرحلة بالإضافة إلى القرض في حال السباح وفي حال الغسل يكون هذا الخامس .

(٢١) كامل عباس الحلواني ، ١٩٦٥ - الخطر والتأمين ، دار المعارف ، مصر ، ص ١٤ .

(٣) نفس المرجع ، ص ١٥ .

* مفهوم توزيع الخطر عند الصينيين ظهر على الشكل التالي : ان أحد الأشخاص راقب عملية الملاحة في أحد الأنهار الخطيرة فوجد أن ١٠٪ من السفن التي تبحر في النهر لا تصل إلى وجهتها فقام بتقسيم البضاعة إلى عشرة أجزاء ونقلها على عشر سفن ، وبهذا غادى حتمال غرق البضاعة بأكملها وكانت هذه الطريقة بمثابة توزيع الأخطار حتى لا يتعرض الشخص لخسارة كبيرة .

وقد كانت فكرة التأمين في هذه المرحلة تتمثل في عملية نقل الخطر من المؤمن له إلى المؤمن مع أنه لو أجرينا عملية تحليل لقرض المخاطرة الجسمية (١) لوجدناه يحمل أسس التأمين البحري المعاصر . ولكن أصبحت اليوم شركات ومؤسسات عاسية تقوم بدور التأمين واتخذت العمليات التأمينية شكلا دوليا .

(١) المرجع السابق ، ص ١٥

(*) أسس قرض المخاطرة الجسمية :

- ١- الفائدة التي يدفعها صاحب السفينة تمثل اليوم (قسط التأمين) .
- ٢- يحمل عقد المخاطرة احتمال الربح والخسارة .
- ٣- يتضمن نقل عبء الخطر . من صاحب السفينة أو البضاعة إلى القرض .
- ٤- تعدد الأخطار ، بفرض أن صاحب رأس المال يجري أكثر من عملية اقراض .

البحث الأول

بيانات عقد التأمين البحري (بوليصة التأمين)

==

نظم القانون البحري عقد التأمين البحري فعرّفه المشرع على الشكل التالي : " عقد يرض بمقتضاه الضامن تعويض المضمون عن الضرر الذي يلحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقى لقيمة ما مقابل دفع قسط على أن لا يجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة " (١) .

ويعرف د . علي جمال الدين التأمين البحري بأنه " عقد يكون موضوعه اتفاقاً خطر يتعلق برحلة بحرية " (٢) .

كذلك يعرف التأمين البحري بأنه عقد تلزم بموجبه شركة تأمين بتعويض المؤمن له من أى تلف يحدث نتيجة حوادث متفق عليها وذلك في مقابل قسط التأمين (٣) .

ما سبق يتبين التالي :

(١) يجب أن يتم عقد التأمين على شيء يلحقه خطر ولا يمكن عقد تأمين في حال عدم وجود الخطر .

(١) كمال طه مصطفى - مبادئ القانون البحري . مرجع سبق ذكره ،

ص ٤٠٦ .

(٢) جمال الدين علي ، ١٩٨٢ - القانون البحري . الكتاب الجامعي ،

جامعة القاهرة ، ص ٣٥٧ .

(٣) وسيم غالي سعد ، ١٩٦٧ - معاملات السفن لصباط أعالي

البحار . طبعة أولى ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص ٢٥٥ .

٢- يجب أن يكون التعويض المقدم للمؤمن به في حدود الضرر والمعاينة من ذلك أن التأمين لا يمكن ولا يجوز أن يؤدي إلى إثراء المفسر وأنما إعادة المؤمن له إلى الوضع الذي كان عليه قبل حدوث الخطر أو الضرر .

من هنا لا يستطيع المؤمن له أن يؤمن على نفس الشيء ومن نفس الأشخاص بكامل لقيمة أكثر من مرة لأنه في حال تحقق الخطر يؤدي ذلك إلى إثرائه وهذا مناف لقانونية التأمين .

٣- لا يستحق المؤمن له التعويض في حال وقوع خطر غير متفق عليه في العقد .

٤- يجب أن يقوم المؤمن له بدفع قسط التأمين وفق الاتفاق في العقد حتى يستحق التعويض .

٥- لا يجوز إبرام عقد تأمين بحري بعد تحقق الخطر أو زواله .

ولقد أوجب القانون البحري أن يتضمن عقد التأمين البحري عناصره ببيانات ينبغي ذكرها بوضوح ، مثل : (١)

١- اسم أطراف العقد المؤمن ، المؤمن له .

٢- تاريخ عقد التأمين الفصل (بالسنة والشهر واليوم والساعة) .

٣- مبلغ التأمين .

٤- قسط التأمين .

٥- الأخطار التي يشملها التأمين .

٦- منطقة التأمين .

٧- مدة التأمين .

(١) حداد الهامس ، القانون التجاري (برى بحرى جوى) . مرجع سبق

ذكره ، ص ٥٠٠ .

- ٨- تحديد موضوع التأمين ومعلومات مخصصة عنه .
- ٩- توقيع المؤمن أو من يمثله .
- ١٠- هذه البيانات ليست معدة بشكل قاطع وعصري ولا تُطـَـرَف
الاعتد الحق بأمانة ما يريدونه انطلاقاً من أن الحق شرعية
المتعاقدين .

البحث الثاني أنواع وثائق التأمين البحري

- - -

تختلف وثائق التأمين حسب موضوع التأمين ، ومدة التأمين ،
ومدى اشمولية التأمين .

أولاً - حسب موضوع التأمين :

أ - عقود تأمين السفينة : وهناك نوعان من العقود :

١ - عقد تأمين السفينة أثناء البناء ويغطي الأخطار التي تتعرض لها
السفينة أثناء بنائها وتجربتها .

٢ - عقد تأمين السفينة أثناء عملها خلال ممارستها الملاحة البحرية .

ب - عقد تأمين البضائع :

١ - التأمين بوثيقة خاصة أي التأمين على بضاعة محددة بذاتها ،
أيما كان نوع البضاعة .

٢ - التأمين بوثيقة عائمة : حيث يؤمن المؤمن في حدود مبلغ معين
على جميع البضائع التي سوف تشحن لحساب شخص ما من ممتلكات
ممين إلى آخر خلال فترة زمنية معينة كأن يؤمن تاجر على
البضاعة التي يستوردها أو يصددها خلال سنة . ومن فوائد هذه
الطريقة أن صاحب البضاعة لا يقوم بتقديم وثيقة تأمين عن كل
ارسالية بحرية يستوردها أو يصددها . ولكنها قد تخلق شكوكاً
لشركة التأمين نتيجة الغش حيث قد يقوم الشخص المؤمن
بشحن البضائع المعرضة للخطر أكثر من غيرها ، من حيث تكوينها
خلال فترة التأمين وبقي البضاعة الأقل خطراً . ومن أجل حل

هذه المشكلة نظم القانون البحري وأوجب على صاحب البضاعة أن يقدم كشفاً بجميع البضائع التي سوف يشحنها خلال فترة التأمين .

ثانياً - وثائق حسب مدة التأمين ، وتشمل :

أ - عقد تأمين الرحلة :

يتم هذا العقد بالتأمين على بضاعة أو سفينة تنقل أو تبحر من ميناء معين إلى آخر بغض النظر عن وقت الرحلة البحرية وإنما تنتهي عملية التأمين بمجرد وصول البضاعة إلى ميناء التفريغ وإنزالها على الرصيف ، ويلزم هذا العقد البضاعة أكثر من ملاءمة للسفينة .

ب - عقد التأمين بالدعة :

يبرم هذا العقد وفق تاريخ معين وينتهي وفق تاريخ آخر وهنالك يحدد التاريخ بالتفصيل لأهميته في تحديد مدة التأمين ونهايته خاصة موضوع التأمين قد يتعرض لخطر بحد ساعة من نهاية مدة التأمين فلا يستحق صاحب الشيء المؤمن عليه التعويض . لهذا فإن عقد التأمين بالدعة بالنسبة للسفن قد يصادف انتهاءه أثناء رحلة بحرية للسفينة لذلك نظم القانون عملية تحديد مدة التأمين لنهاية وصول السفينة إلى الميناء ويكون هذا التحدد مقابل قسط إضافي بنفس معدل القسط في البوليصة ، ويلزم هذا النوع من التأمين السدن أكثر من البضائع .

ج - عقد مختلط :

يجمع هذا العقد بين عقد الرحلة وعقد الدعة الزمنية ، وهو نادر الوقوع ، والبوليصة في هذا العقد سارية الغمول لمدة معينة ويحدد بها سير خط الرحلة .

ثالثا - وثائق التأمين حسب شموليتها :

آ - عقود التأمين التي تغطي الخسارة الكلية :

وتغطي هذه العقود الخسارة الكلية فقط . ومن الناحية الاقتصادية
تعتقد شركات التأمين هذه العقود على الهضائع التي تتلف بسهولة نتيجة
تعرضها لسياء البحر أو لهزات البحر (أرز - سكر - رجاج) .

أما بالنسبة للاشخاص فيطلبون هذه العقود في حال كون البضاعة
لا تتأثر الا بخسائر كلية مثل (المعادن) .

ب - عقد تأمين مع عدم ضمان الموارد الخاصة :

لا يغطي هذا العقد الا التالف واسهلاك الكلي للبضاعة ، ولكنه يغطي
الخسارة الجزئية العامة أى للمصلحة المشتركة .

مثال : حدوث حريق ، وأثناء اطفاء الحريق اُتلفت بعض البضاعة (خسارة
جزئية عامة) أو روي بضاعة في البحر من أجل سلامة الرحلة البحرية .

ويغطي هذا النوع من التأمين التالف الجزئي في حالات معينة مثل
حنق السفينة أو تعرقها - اصطدامها - احتراقها .

ج - التأمين مع ضمان الموارد الخاصة : (١)

يغطي هذا التأمين جميع الخسائر الجزئية للبضاعة سيحة مخاطرة
البحر ويصدر هذا التأمين بسطح أو بدون سطح هلاك نسبة معينة من
البضاعة كأن يقال أن البوليصة تغطي بضاعة ما بسطح ٣٠٪ .

(١) المصطلحات المختارة - مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية .

د - التأمين ضد جميع المخاطر : (١)

يفضي هذا لتأمين المخاطر التي تحدث نتيجة للتسرب أو السرقة أو الكسر أو غير ذلك من المخاطر ضير البحرية ولا يغطي التلف نتيجة فعل خاطئ أو متعمد أو نتيجة تأخير ، أو عيب في البضاعة نفسها التي قد تؤدي إلى التلف أو الهلاك . ولقد استحدث هذا الشرط في سنة ١٩٥١ ونص بالشكل التالي :

" هذا التأمين ضد الكوارث التي ينتج عنها وقد أو تلف الأشياء الموصى عليها علما بأن هذه الشروط لا تغطي بأي حال من الأحوال العقد أو التلف أو زيادة الصروفات التي تحدث كنتيجة مباشرة للتأخير في النقل أو قابلية البضائع أو الأشياء الموصى عليها للتلف . (٢)

و - وثيقة التأمين من المخزن إلى المخزن :

نظرا لوحدة النقد ووجود نظام النقل المشترك من الباب إلى الباب FROM DOOR TO DOOR كان لابد من التأمين على البضاعة بكامل الرحلة التي تسلكها . ولكن خلافا قانونيا جرى في هذا الموضوع من حيث بقا صفة التأمين البحري في حال قطعت البضاعة مسافة (برية مثلا) ولقد نظم القانون هذه المشكلة حيث اعتبر أن التأمين يبقى بحريا إذا كان النقل البحري يشكل فرعا من الأصل .

فإذا كانت بضاعة ما مستحسن من دمشق إلى اليونان فإن الرحلة البرية للبضاعة من دمشق إلى طرطوس تعتبر مغطاة بالتأمين البحري نظرا لأنها تعتبر فرعا من أصل الرحلة .

(١) نفس المرجع السابق ، ص ١٥ .

(٢) وسيم غالي محمد - معاملات السفن لضباط أعالي البحار - مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٦ .

البحث الثالث

أسس عقد التأمين البحري (١)

- - -

- ١- يعتبر عقد التأمين البحري عقدا رضائيا ، اذ يبرم بمجرد تطابق ادارة الطرفين ويشترط أن يكون العقد مكتوبا والكتابة هنا لاثبات العقد لا لبراهنه .
- ٢- ان عقد التأمين البحري لا يؤول الى اثر اثار الخير وانما اعادة المتضرر الى الحالة التي كان عليها قبل حدوث الضرر ، ومن هذا لا يستطيع الشخص أن يؤمن على الشيء وعلى الاخطار نفسها أكثر من مرة ، ولكن يستطيع أن يؤمن لدى أكثر من شركة تأمين على القطر نفسه دون أن ينعدي مجموع مبالغ التأمين كلها قيمة الشيء موضوع التأمين .
- ٣- عقد التأمين البحري عقد اذعان : يتمتع عقد التأمين في الوقت الحاضر بمحدودية الحرية لأن شركات التأمين ونتيجة القوة الاقتصادية التي تتمتع بها تحدد عقود التأمين بشكل معينين وبشروط معينة دون مناقشة حرة بين أطراف العقد .
- ٤- عقد التأمين البحري من عقود حسن النية : عند إبرام عقد التأمين يقدم المؤمن به بيانات ومعلومات مفصلة عن الشيء موضوع التأمين وتغترف شركة التأمين أن هذه المعلومات وبيانات صحيحة ، وان كانت أية معلومات تتضح فيما بعد يؤول الى بطلان عقد التأمين .

(١) كمال طه مصطفى - مبادئ القانون البحري . مرجع سبق ذكره ،

- ٥- عقد التأمين عقد احتمالي : المقصود بأن عقد التأمين عقد احتمالي ، أنه عند إبرام العقد لا يعرف أي من الطرفين ان كانت العطية سوف تؤدي الى ربح أو خسارة .
- ٦- عقد التأمين عقد تجاري : بالنسبة لشركة التأمين يعتبر هذا العمل عملا تجاريا بحكم ماهيته لأنها تنفي من وراء ذلك ربحا . أما بالنسبة للمؤمن له فهو يعتبر عملا تجاريا بالتبعية .

المبحث الرابع موضوع التأمين

- - -

يمكن القول أن كل مال معرض لأخطار لطلحة البحرية يجوز أن يكون محلاً للتأمين البحري ، ولقد عقد القانون البحري الأموال التي يورد عليها التأمين البحري كما يلي : (١)

١- السفينة :

أ - عقد التأمين على جسم السفينة :

ان عقد التأمين على السفينة يشمل بالإضافة الى جسم السفينة ملحقاتها من الآلات والأجهزة ومعدات الملاحة ونفقات التجهيز ويجوز التأمين على السفينة قيد الانشاء .

ب - التأمين على أجرة السفينة (النولون) :

ان قد يتعرض مظهر السفينة لفقدان أجرة النقل في حالة الهلاك ، لذلك يقوم المظهر بالتأمين على أجرة النقل . وقد جرى خلاف في موضوع التأمين على أجرة السفينة حيث اعتبر البعض أن ذلك يتناقض مع مبادئ التأمين وهو مسمى اى اثره الغير ولكن في الحقيقة أن مفهوم التأمين يشمل الطسارة وما يفرق على استضرر من ربح .

ولقد أجاز المشرع السوري التأمين على أجرة السفينة في حين اعتبر المشرع المصري ان التأمين على أجرة السفينة غير وارد ، ويجب في حال التأمين على أجرة السفينة التفريق بين حالتين (٢) :

(١) حداد الياس - القانون التجاري (برى ، بحرى ، جوى) ، مرجع سبق

ذكروه ، ص ٥٠٤ .

(٢) نفس المرجع ، ص ٥٠٥ .

- اذا كان المؤمن قد أمن على السفينة وملحقاتها (المؤمن والوقود والمعدات) فان التأمين على الأجرة يجب أن ينص على الأجرة الصافية * حتى لا يؤمن على الشيء نفسه مرتين .

- في حال التأمين على حسم السفينة فقط ، فله الحق بعقد التأمين على الأجرة الكاملة . وفي وقتنا الحاضر فان التأمين على أجرة السفينة قليل الوجود لأن السحب يعقد عقود النقل على أساس الأجرة المكتسبة مهما طرأ من حوادث . وذلك فان التأمين على البضاعة يشمل الأجرة المكتسبة .

٢- البضاعة :

يتم التأمين على البضاعة بثيقتين الأولى التأمين على البضاعة بوثيقة محددة والثانية التأمين على البضاعة بوثيقة عائمة . ونقدر قيمة البضاعة حسب سعرها في ميناء الشحن ، ويشمل التأمين بالإضافة الى قيمة البضاعة جميع الرسوم والتفقات حتى نقبها الى ظهر السفينة ، كما يشمل أجرة النقل في حال كانت الأجرة مكتسبة مهما كانت لشروط .

بالإضافة الى شس البضاعة والتفقات ، فان من الممكن أن يعقد الضمان أيضا على اربح المؤمن من الصفة وفي هذه الحالة يجب أن تحدد نسبته في متن العقد ، واداسك عن ذلك اعبرت أنها ١٠٪ من شمس البضاعة في مكان السفر . (١)

* الأجرة الصافية : تحدد المادة (٣١٢) من القانون البحري الأجرة الصافية لتستين في المائة حزفا من الأجرة الاحمالية بالم ينص على العقد على غير ذلك .

(١) فرعون هشام ، ١٩٨٥ - القانون التجاري البحري ، الطبعة الثانية ، مديرية الكتب والمطبوعات ، جامعة حلب ، ص ٢٦١ .

٢- التأمين على مبالغ التأمين (اعادة التأمين) :

يتم اعادة التأمين على الشكل التالي : تقوم شركة التأمين التي عقدت عقد التأمين مع المؤمن له بالتأمين لدى شركة أخرى على مبالغ التأمين الذي أمنت عليه لحساب المؤمن له .

والناحية الاقتصادية في هذا الموضوع تكمن في أن الشركة تدفع أقساطا للشركة الأخرى أقل من القسط الذي تتلقاه من الضموم . لنفترض أن قسط التأمين الأول ١٥٪ من قيمة التأمين ، فإن قسط اعادة التأمين يصل الى ١٠٪ أو الى ١١٪ وبذلك تستفيد الشركة بهذا الفرق .

قد نتساءل كيف توافق الشركة الأخرى على هذا الموضوع ، والمجواب يمكن في أن شركات اعادة التأمين لا تنفق مبالغ على عمليات التسويق والبيكاتب الموجودة في جميع أنحاء العالم من أجل التأمين وبالتالي فإن نفقاتها تكون أقل .

وقد تتبع شركات التأمين في بعض الأحيان عملية تقسيم التأمين لدى شركة أخرى والعلة في ذلك أن هناك حدا أعلى لدى شركات التأمين لا تستطيع تجاوزه في عملياتها ومن أجل عدم تفويت فرصة الربح عليها في حال كون قيمة التأمين كبيرة جدا ، فتقوم الشركة بتأمين القسم الذي تستطيع التأمين به ضمن الحد المسموح لديها والباقي لدى شركة أخرى .

٤ - التأمين على قسط التأمين (١) :

لقد أجاز القانون البحري بالتأمين على قسط التأمين ، والمدة في التأمين على قسط التأمين هي المثال التالي :

لنفترض أن قسط التأمين ٢٠٪ من قيمة البضاعة (١٠٠٠) ل.س في حال تحقق لخطر داء الموتى له يدفع (٢٠٠) ل.س وتأخذ (١٠٠٠) ل.س ولكن في الحقيقة يكون قد أخذ (٨٠٠) ل.س لأن القسط لا يربح .

التأمين	قسط التأمين	ل.س يأخذ
١٠٠٠ ل.س	٢٠٠ ل.س	٨٠٠ ل.س
أو أ.م. على ٢٠٠ ل.س	يدفع ٤٠ ل.س	١٦٠ ل.س
" " " ٤٠ ل.س	يدفع ٨ ل.س	٣٢ ل.س
" " " ٨ ل.س	يدفع ١٦ ل.س	٧٨٤ ل.س
المجموع	٢٤٨١٦	٩٩٩٨٤

لذلك فهو يحصل على مبلغ قدره ٩٩٩٨٤ ل.س مقابل قسط تأمين قدره ٢٤٨١٦ ل.س وهو وضع أفضل من أن يدفع قسطاً قدره (٢٠٠) ل.س ليأخذ (٨٠٠) ل.س .

البحث الخامس

كيف تحدد قيمة التأمين البحري

- - -

١- بالنسبة لتحديد قيمة السفينة :

تحدد قيمة السفينة من قبل هيئات دولية مهتمة بتحديد قيمة السفن ، وتحدد القيمة بناءً على درجة السفينة ومدى تطورها وشكلها ونوعية المحرك التي تقوم بنقلها ، وبمجرد ذلك من الصفات العامة للسفينة ، وللسفن درجات فقد تكون من الدرجة الأولى أو الثانية أو الثالثة ولهدء الدرجة أهمية في قيمة التأمين . ولشركات التأمين مكاتب في جميع أنحاء العالم تقوم بتقدير قيمة السفن من خلال مستشارين متخصصين بهذا الموضوع .

٢- كيفية تقدير قيمة البضاعة :

تحدد قيمة البضاعة في فاتورة البيع وإذا لم تحدد قيمة البضاعة في عقد التأمين فإنه يجري تقديرها حسب السعر السائد في السوق في وقت شحنها . وفي بعض الحالات التي لا تبين وثيقة التأمين قيمة الشيء المؤمن عليه فإنه على المؤمن له أن يثبت قيمة الشيء المالك .

البحث السادس

المخاطر المؤمن عدها

--

١- المخاطر التي يشتملها عقد التأمين :

يحدد القانون البحري بعض الأخطار التي يشملها التأمين : (١)

- أ - فرق السفينة .
- ب - التصادم .
- ج - الأرساء السبى وتوقف السفينة في الطريق غاديا لخطر تتعرض له الرحلة البحرية . مثال : الابتعاد عن المرفأ المقصود غاديا لمطبات عسكرية تعرضها للخطر .
- د - التفجير البحري للطريق أو السفينة أو الرحلة .
- هـ - الرمي في البحر .
- و - الحريق أو الانفجار .
- ز - نهب ، سرقة ، اخطأ بهارة .
- ح - الحوادث البحرية الأخرى التي لم يحددها القانون حسب ما يتسم الاتفاق عليه على اعتبار أنه من السك أن تضاف أخطار معينة وتستبعد أخطار معينة أخرى .

٢- مخاطر لا يضمنها المؤمن وهي استثناءة : (٢)

- أ - خطأ المؤمن له بحيث يقوم المؤمن له بخطأ مقصود كأن يسبب عمدا ضررا في البهاعة أو السفينة أو كأن يخطئ خطأ جسيما (عدم تغليف البهاعة) مثلا .

(١) المرجع المديق ، ص ٢٧٩

(٢) نفس المرجع ، ص ٢٨٥

ب- غش الرهان وخداعه ؛ والمقصود هنا الأعمال التي يقوم بها الرهائن بقصد السرقة أو الربح غير المشروع كأن يبيع قسماً من البضاعة بحصة ضمان استمرار الرحلة أو قد يبيع ممتلكات السفينة .

ج- عيب في الشيء ذاته ؛ فقد يكون الهلاك أو الضرر نتيجة لعيب أصاب الشيء المضمون تسبب به الشيء نفسه .

ضمن هذا الطرح يعتبر المؤمن غير مسؤول عن الهلاك أو الضرر الحاصل باعتباره لهم بحرياً ، أما في حال علمه بالعيب مسبقاً فيعتبر مسؤولاً .

ولقد فُرق المشرع السوري في هذه الحالة بين حالتين انطلاقاً من أنه قد يكون هناك خطر بحري أدى إلى تفاقم عيب ذاتي في الشيء المضمون مما أدى إلى هلاكه . (١)

آ- أن يكون العيب تفاقم نتيجة سبب أو حادث غير مشمول بالتأمين وبالتالي يعتبر المؤمن غير مسؤول . مثال : طول الرحلة البحرية أدى إلى تفاقم عيب في البضاعة مما أدى إلى تلفها .

ب- إذا كان الحادث يضمنه المؤمن كان الهلاك على عاتقه .

هذا وتواجهنا هذه المشكلة في حال التأمين على البضاعة ، أما في حال التأمين على السفينة فإن هذا الموضوع غير وارد على أساس أن السفينة قبل بدء سفرها تخضع لعملية كشف من أجل حصولها على ترخيص الملاحة وبالتالي يتم الكشف عن أي عيب موجود فيها أو تحمله أما في حال ظهور عيب أثناء الطريق فإن المؤمن مسؤول بالقانون .

(١) المرجع السابق ، ص ٢٨٢ .

٣- أخطار يشملها الضمان بالتعاقب خاص

مثال : الأخطار البحرية وبالطبع في حال الخطر البحري يكون
تسقط التأمين أعلى والشروط أصعب من الحالات الأخرى . وهذا ما اتبعته
شركات التأمين في الحرب الخليجية ، بالإضافة الى عدم انبعاث شركات
لنقل على المجاورة في نقل البترول الخليجي وهذا ما دفع بعض الدول
الخليجية (الكويت) الى نقل بترولها على ناقلات خاصة بها الى خارج
منطقة الحرب تحت حراسة سفن حربية أمريكية . كذلك دفع بايران التي
تخفيض سعر بترولها بمقدار دولارين للبرميل من أجل تشجيع الشركات
على شرائه ونقله .

البحث السابع

التزامات المؤمن والمؤمن له

- - -

أولاً - التزامات المؤمن له :

١ - اعلام شركة الضمان بالعقبة وعدم كتم أية معلومات ، وهي حال
الاخلال بهذا الشرط يبطل العقد .

ومن أشبه كتم المعلومات عدم اعلام شركة التأمين بمكان شحن
البضاعة كأن تكون مشحونة على السطح دون أن يعلم الشركة
بذلك . وقد يقوم المؤمن له بالتقليل من أهمية الخطر حتى لا يفلسي
لعموم بقسط التأمين ، ولكن يفترض أن يقدم المؤمن له معلومات
وبانات صحيحة عن قيمة البضاعة ونوعها وتاريخ الشحن وغير ذلك من
المعلومات الضرورية والسهمة في عملية التأمين .

٢ - الالتزام بدفع قسط التأمين :

قسط التأمين : هو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له الى المؤمن -
ويشكل نسبة مئوية من قيمة التأمين أو مبلغ مقطوع يتفق عليه الطرفان
ويختلف قسط التأمين في حالات السلم عنه في حالات الحرب كما
يختلف حسب طريق الرحلة البحرية وحسب المنطقة التي يغطيتها
التأمين .

٣ - الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن (١) :

- أ - الالتزام بإبلاغ المؤمن بالحوادث التي تترتب مسؤوليته .
- ب - الالتزام بالتخفيف من آثار الحادث .

(١) كمال طه مصطفى ، مبادئ القانون البحري ، مرجع سبق ذكره .

- جـ - الالتزام بإثبات الضرر اللاحق بالشيء المؤمن عليه .
- د - الالتزام بالمحافظة على حقوق المؤمن تجاه الغير المسؤول .

ثاني - التزامات المؤمن : (شركة التأمين)

ينمصر التزام المؤمن في تعويض الضرر الذي لحق بالمؤمن بسببه
نتيجة الأخطار المؤمن عليها .

الماب الثاني

د راسة تحليلية لقطاع النقل البحري والتجارة الخارجية البحرية
في القطر العربي السوري

- - -

- العصل الأول : قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري .
- الفصل الثاني : التجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري .

الفصل الأول

قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري

- - -

البحث الأول : القسم الرأسمالي لقطاع النقل البحري السوري

البحث الثاني : القسم الخدمي لقطاع النقل البحري السوري

الفصل الأول

قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري

--

لقد انخفض في عملية تحليل قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري لابد لنا من الاطلاع على مكونات قطاع النقل في القطر بشكل عام ، ان تتمتع سوريا منذ القدم بأهمية استراتيجية نابعة من موقعها الجغرافي الفريد من نوعه لوقوعها في قلب العالم القديم ، متصلة جسرا برياً فريداً بين نوعه في العالم حيث تصل الشمال بالجنوب ، والشرق بالغرب .

يقول المؤرخ البريطاني ارنولد توينبي : (١)

ان سوريا القديمة كانت عبارة عن برزخ يطل على البادية والصحراء شرقاً وطل على البحر الأبيض المتوسط غرباً وتحت على شواطئ هذا البحر موانئ بوية هي : حلب ، حماه ، حمص ، دمشق واسيرا تستقبل القوافل الآتية من مختلف أنحاء العالم . وموانئ بحرية هي : اللاذقية ، طرطوس ، أروان ، جبيل ، صيدا ، صور ، حيفا ، عسقلان والمقبة ، وتستقبل السفن من شتى أنحاء بلدان البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر .

(وقد ازدهرت ممالك بلغت الأوج في حينها بفضل مراكزها التجارية ، وكان حوض البحر الأبيض ، المتوسط للعالم القديم ، ميداناً كبيراً للتجارة الخارجية وقد ازدهرت على سواحل ممالك ومدن ، وأقام العيسقيون مدناً مزدهرة مثل افقاريت ، ورأس شمرة ، حميريت ، وطرطوس ، وأروان ، وجبيل ، وحمير ، وصيدا ، وصور ، ووصلوا بسفنهم الى سواحل انكلترا ، . الخ) (٢) .

(١) ملف خاص ١٩٨٦٠ - قطاع النقل في سوريا الحديثة ، مجلة الاقتصاد

والاعمال ، السنة الثانية ، العدد ٨٧ ، ص ٧١ - ١٠٢ .

(٢) شعبان اسماعيل - العلاقات الاقتصادية الدولية ، مرجع سبق ذكره ،

ولا تزال سورية الطبيعية بشكل عام ، والقطر العربي السوري بشكل خاص يمثل جسرا حيويا يربط الشمال بالجنوب والغرب بالشرق ، وذات تأثير ونفوذ قويين سواء من الناحية السياسية أو الاقتصادية ، أو العسكرية ، أو السياحية ، ويعتبر قطاع النقل في القطر من المكونات الأساسية للهيكلة الاقتصادية لدوره الفعال في عملية الربط بين جميع أجزاء القسم الاقتصادي والقطاعات الاقتصادية والأداة التي تندمج مختلف مراكز الانتساج بالتطلعات السارية اللازمة لاستمرار العملية الانتاجية وبالتالي لا يمكن إغفال أحداث تنمية في القطاعات الساحية والخدمية عالم تسبقها تنمية القاعدة السارية اللازمة لربط فروع القطاعات الاقتصادية بعضها ببعض .

هذا وتظهر مكونات قطاع النقل في القطر العربي السوري على الشكل التالي :

- ١- النقل الطرقي .
- ٢- النقل المديني (الداخلي) .
- ٣- النقل بالخطوط الحديدية .
- ٤- النقل بالأنابيب .
- ٥- النقل البحري .
- ٦- النقل الجوي .
- ٧- وكل هذا يتكامل مع القفزة النوعية في حجم البريد والمواصلات الملكية واللاسلكية الداخلية والدولية التي حدثت في القطر ، وكل ذلك يفسر عامل ربط اقتصادي أممي وخلفي لكل تدخلات ومخرجات كل المشاريع الاقتصادية في القطر ، بالإضافة الى الدخول من العملات الصعبة كرسوم على الترانزيت عبر القطر .

ويمارس الاشراف على هذا القطاع بشكل مباشر أو غير مباشر الجهات التالية :

- ١- وزارة النقل .
- ٢- وزارة المواصلات : تشرف على شبكة الطرق .
- ٣- هيئة تخطيط الدولة : تقوم بتنفيذ الخطط .
- ٤- وزارة الادارة المحلية : تشرف على ما تقوم به المحافظات في مجال انشاء شبكة الطرق وصيانتها .
- ٥- وزارة السياحة : تشرف على شركة الكرنك وشركة النقل والتسويق السياحي.
- ٦- وزارة الدفاع : تشرف على النقل العسكري .
- ٧- وزارة التموين والتجارة الداخلية : تشرف على مؤسسة السيارات .
- ٨- وزارة المالية : تقوم بدراسة الحسابات المعنوية بالنقل .
- ٩- وزارة النفط والثروة المعدنية : تشرف على نقل النفط الخام وتوزيع المشتقات النفطية .

وفي الحقيقة لقد حظى الاهتمام بقطاع النقل مؤخراً ان لم يتم التفكير به
حديثاً الا بعد عام ١٩٧٤ حيث تم احدات وزارة النقل ولم يؤخذ بالاعتبار في
التخطيط العام الا في الخطة الخمسية الرابعة .

ويمتد قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري من القطاعات الهامة التي تؤمن اتصال القطر بالعالم الخارجي لتأمين جميع متطلبات الاقتصاد الوطني من خلال حركة الاستيراد والتصدير من جهة ، وقطاعاً مدراً للعمليات الأجنبية من جهة ثانية .

ومن أحب توضيح مفهوم قطاع النقل البحري في القطر تم تقسيمه الى قسمين :

القسم الأول : القسم الرأسمالي ويتضمن * :

- أولاً - المرافئ التجارية وهي :
 - ١ - الشركة العامة لسرغاً اللاذقية .
 - ٢ - الشركة العامة لسرغاً طرطوس .

ثانياً - المرافئ النفطية وتشمل في : -

- ١ - مصب طرطوس .
- ٢ - مصب بانياس .
- مصب اللاذقية .

ثالثاً - الأسطول البحري السوري ويتكون من :

- ١ - أسطول القطاع العام .
- ٢ - أسطول القطاع المشترك .
- ٣ - الأسطول التابع للقطاع الخاص .

* بالنسبة للمرافئ البحرية ليست موضوع دراستنا ، في حين أن مرافئ الصيد ليست واضحة المعالم ، وليس بالمقدور الا حاطة بها ضمن الوضع الحالي لها بسبب غياب الالبيات والاحصائيات اللازمة عنها ، أما فيما يخص المرافئ السياحية فهي مفيدة ضمن المرافئ التجارية .

القسم الثاني : القسم الخدمي ويتضمن :

- أولا - مديرية العامة للموانئ .
- ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريا مار) .
- ثالثا - التوكيلات الملاحية .

البحث الأول

القسم الرأسمالي لقطاع النقل البحري السوري

- - -

أولاً - الموانئ التجارية :

تعني كلمة مرفأ المكان الذي هيأت له الطبيعة بشكل طبيعي مساحة مائية من الأمواج والرياح العاتية ، ويطلق على هذه الكلمة في اللغة الانكليزية HARBOUR في حين أن كلمة ميناء تدل على تدخل الانسان في المرفأ لجعله ميناء أي أن الميناء نتاج المرفأ بتدخل الانسان فيه ، وهو ما يطلق عليه في اللغة الانكليزية FORT ، وان كلمة مرفأ في معاجم اللغة العربية ليست لها أصول قديمة وقد يكون معناها مستمداً من كلمة (مرفأ) أي أصلح ووصل ، والمرفأ صلة الوصل بين البر والبحر .

والمرفأ تعبير يطلق على شركة او سيطرة من الشركات تقوم بتقديهم الخدمات سالكي السفن وأصحاب البضائع من صادرات ومستوردات نقاء مبالغ معين ، وبشكل المرفأ حلقة الوصل الأساسية في النقل المخرق من الباب الى الباب والحاج الرئيسي لحركة التجارة الدولية .

هذا وتوجد أنواع عديدة من الموانئ ، فهناك الموانئ التجارية والبحرية وموانئ الصيد والموانئ السياحية . . . وسوف نقتصر في بحثنا هذا على الموانئ التجارية . وتنقسم الموانئ التجارية الى أنواع مختلفة فهناك موانئ نفطية وموانئ بضائع عامة وهناك موانئ مخصصة لأنواع معينة من البضائع . وعلى سبيل المثال :

- ١- موانئ خاصة ببضائع الصلب .
- ٢- موانئ خاصة ببضائع الحبوب .
- ٣- موانئ خاصة للنفط .
- ٤- بالإضافة الى موانئ مخصصة للتخزين فقط .

هذا وتحدد قدرة الميناء واستطاعات بمواضع عديدة منها :

١- أرصفة الميناء ومن الميناء التي تجهزها : فكلما كانت الأرصفة ممتدة ذات أطوال كبيرة وتحتجز مياه عميقة ارتفعت قدرة الميناء على استقبال سفن ذات أحجام كبيرة . وكلما ارتفعت حمولة السفينة أصبحت بحاجة إلى ميناء ذات عمق أكبر من أجل ترصيفها ، وهذا ما يخلق عليه فاقس السفينة ويختلف الماطس من سفينة إلى أخرى ، ويتعلق بشكل السفينة وطريقة بناؤها ، فقد تحتاج سفينتان من نفس الحمولة إلى أعماق مختلفة لاستقبالها .

ويشكل غاطس السفينة عائقا بالنسبة لبعض المرافق التي لا تتحمل أرصفتها عمقا مناسباً مما يضطر من بعض الحالات إلى التالي : -

- ما إعادة السفينة وهذا يشكل خسارة كبيرة للمستورد .
- أو تفريغ جزء من حمولتها على المواعين قبل إدخالها إلى الرصيف المخصص لها وبالتالي تحمل خسائر مالية كبيرة أيضا .

٢- كمية البضائع التي يستطيع الميناء مناوئتها خلال عام : ويتوقف ذلك على المعدات الموجودة في الميناء من روافع وعربات وجرافات وشفاطات وآليات أخرى للمناولة ، ويجب أن تتلاءم هذه المعدات مع تطور النقل البحري من أجل زيادة سرعة شحن السفن وتفريغها .

٣- اليد العاملة : إن كفاءة العمالة المؤقتة ومهارتها بالفتا التأثير في ربح طاقة الميناء ويظهر ذلك واضحا في عمليات المناولة .

٤- المستودعات والمخازن والمساحات المتوفرة في الميناء : تتأثر طاقة الميناء بقدرة المخازن والمساحات على استيعاب البضائع الواردة فكلما كانت المخازن منظمة ومهيأة لاستقبال مختلف أنواع البضائع انعكس ذلك على سرعة التفريغ وسرعة الحركة داخل الميناء ، منعا لتراكم

البضائع في الطرقات والممرات مما يعرف بحركة السير ويؤخر عمليات
الملاولة ويؤدي في النهاية الى دفع غرامات تأخير من قبل أصحاب
البضائع للشركات الناقلة .

كذلك الأمر بالنسبة للمساحات خاصة المساحات المخصصة للحاويات .
حيث توجد أنظمة دقيقة جدا لترتيب ووضع الحاويات في الأماكن
المخصصة لها وفق نظام (كسبوتري) يحدد بالضبط مكان الحاوية
المقصود ، نوعها وصفتها .

٥- النقل السطحي : ان اتصال الميناء بشبكة من الخطوط الحديدية
والطرقية تربطه بمختلف أحرار الدولة تؤمن نقل جميع أنواع البضائع
منه واليه بسرعة كافية تعكس ريادة في الطاقه الانشائية وتكامل مبني
الأداء .

٦- الاحرارات الحمركية : مما لا شك فيه أن الروتين والبيروقراطية الشديدة
يخلقان الملل والتفوق بالنسبة لأي عمل ، وإذا ارتبط ذلك بالعمل
بالتكلفة الزمنية بشكل كبير فإن نظاما حمركيا روتينيا يؤخر البضائع
في الميناء ويسبب خسارات مالية كبيرة لأصحابها يؤخر في نهاية
الأمر الى المعروف عن استعمال تلك المراسم واسيدتها بموانئ
أخرى أكثر عملية وديناميكية ، لذلك يجب أن يتوجه في انظمة
الحمركي من المرونة ما يسمح باسماء عطية التخليص على البضائع بسرعة
وبصر .

٧- الجهار الإداري القائم على إدارة الميناء : ان الجهار الإداري في
الميناء هو المخطط والمنظم لجميع وحدات تشغيل الميناء لذلك يجب
أن يتوفر فيه من الخبرات الملاحية والغنية مما يمكن وجها جيدا من
كافة أعمال الميناء وعلاقات وشية مع الشاحنين والناقلين لاستمرار
التعامل مع الميناء .

كل هذه العوامل والاحداث تشكل وحدة تشغيل كاملة تدعى "الميناء" وكلما كانت هذه الاحداث أكثر علمية وعملية وتقنية وفنية وحركية — انعكس الأمر ارتفاعاً في مستوى الأداء وسرعة في التنفيذ وشهرة عالمية تدفع الشركات الناقلة والشاحنين للرجوع إليه والتعامل معه — من أجل نقل شحناتهم ومضائهم المصدرة والمستوردة عن طريقه ، ومصدر ربح ، والعكس بالعكس .

لجنة تاريخية عن السواحي في القطر العربي السوري :

يرجع بنا الموضوع الى العثرة التي تلت استقلال القطر عن الاستعمار الفرنسي بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وكان القطر يستقبل جميع بضائحه عن طريق مرفأ بيروت الذي جعلت منه فرنسا مرفأ مهما ، وكانت يد فرنسا هي السيطرة عليه . لذلك برزت أهمية وضرورة وجود مرفأ سوري يخدم التجارة الخارجية السورية وخاصة بالنسبة لموضوع استيراد السلاح وكان لابد من بناء مرفأ سوري فكان مرفأ اللاذقية .

وقد طرحت المناقصات الدولية من أجل إنشاء مرفأ اللاذقية ، وكانت من شروط المناقصة عدم السماح للدول الاشتراكية بدخولها . هذا وقد كان المخطط من قبل الفرنسيين حصولهم على العقد وبالتالي الحمل على تأخير انجاز المرفأ لصالح مرفأ بيروت ، وقد دل على ذلك وضعهم في شروط العقد مبلغ (١٠) ملايين ليرة سورية من كل سنة تأخير ، فقد كانوا يفرضون التأخير مسبقاً وكانت قيمة العقد (٤٠) مليون ليرة سورية ، ولكن في الرقعة نفسه كان هناك اتفاق من قبل أحد رجال الباطن الصالحين مع الشركة اليوغوسلافية (بومورسكوغراد) التي وقعت عقد الانشاء مع القطر مقابل (٢٤٠٠) مليون ليرة سورية وقد أعطي العقد لشركة اليوغوسلافية (بومورسكوغراد) في عام ١٩٥٢ وتم تنفيذ مرفأ اللاذقية .

ثم كان التعاقد مع الشركة نفسها في عام ١٩٥٩ ، لانشاء مرفأ طرطوس كخطوة ثالثة من أجل ردف مرفأ اللاذقية لخدمة التجارة الخارجية للقطر من جهة ، ولخدمة التجارة الخارجية للأقطار العربية الآسيوية من جهة أخرى ، ومن الناحية السياسية والعسكرية كان مرفأ طرطوس ضروريا كمرافأ بعيد عن الحدود التركية هو من استقلال نقل التجارة الخارجية السورية ، والعربية الآسيوية من الضغط الخارجي ، وتأمين المنفذ الآمن لاستيراد الأسلحة والمعدات العسكرية والبضائع للقطر وخاصة في حالة احتمالات ضرب مرفأ اللاذقية من قبل حلف بغداد الذي كانت تركيا عضوا نشطا فيه ، وفي ذلك الوقت .

هذا وتحت مرفأ القطر على ساحل يبلغ طوله (١٧٨) كم ويتميز بموقع جغرافي ممتاز لكونه مدخلا رئيسيا بين الشرق والغرب عبر موانئها ، وموقعا هاما من الوجهة الدولية لكثير من الدول العربية . وتظهر أهمية مرفأ القطر من ناحية اختصار المسافة مقارنة مع المرفأ الأخرى ، وقد استطاعت المرفأ السورية ان تقوم بالدور المؤهل له في نقل البضائع بين الشرق والغرب لتسهيل المواصلات بين هذه المرفأ من جهة وبين السواحل النهائية لها على البحر الأحمر والخليج العربي من جهة أخرى . ذلك أن تجارة الترانزيت عن هذا الطريق توجد جزأ من مسافات النقل البحري اذا ما قورنت بطرق التجارة المعروفة الأخرى كالطريق البحري حول القارة الأفريقية ورأ من الرخاء الصالح ، أو كالطريق عبر قناة السويس .

هذا ويبين الحدود التالي الحداة الواجب قطعها .

السافة بالأميال البحرية (١)

عس طر			الخط
رأس الرجاء الصالح	قناه السويس	اللاذقية	من - الى
١٠٦٨٢	٥٦٦٢	٤٧٣٠	من ميا ٤ الهادر - سقط
١٠٢٧٥	٤٣٦٨	٦٠٢١	الهافر - بمرم
٩٠٢٨	٦٣٦٨	٤٠٢١	الهافر - البصره
١٠٥٠٤	٣٧٠٠	٢٧٥٨	نايولسي - سقط
١٠٠٧٩	٢٤٠٩	٤٠٤٩	نايولسي - بمرم
١١٣٢٥	٣٣٧٨	٢٣٧٩	اسطنبول - سقط
١٠٩٨١	٢٠٨٤	٣٦٢٠	اسطنبول - بمرم
١٢٠٣١	٤٠٨٤	١٦٧٠	اسطنبول - البصره

وتظهر أهميه عامل السافه في ارتفاع تكاليف تشغيل السفن وارتفاع نفقات اسقل والتخزين بالإضافة الى اسبالج السدووة كرسوم عبور في حال المرور عبر قناة السويس .

مرفأ اللاذقية :

يقع مرفأ اللاذقية عس خط عرض ٣١ درجة و ٣١ دقيقه شمالا وخط طول ٣٥ درجة و ٤٦ دقيقه شرقا ويتألف من مرفأ داخلي ومرفأ خارجي يحصيه مكسر أمواج يبلغ طوله حوالي مائتين .

(١) منشورات مرفأ اللاذقية بتاريخ ١٩٨٣/٨/٣

كان مرفأً اللادقية في عام ١٩٢٥ عبارة عن حوض صغير يدور أرضة ومس
ثم بدأت تجرى عليه التعدادات بالتدريج . ففي عام ١٩٢٨ أُنشئ الرصيف
الجنوبي بطول ١٦٠ م وعمق (٢ - ٣) م . وفي عام ١٩٥٠ أُحدثت
شركة مرفأً اللادقية بتاريخ ١٢ / ٢ / ١٩٥٠ ، وفي عام ١٩٥٢ تم التعاقد مع
الشركة اليونانية (سومر سكوفران) لإنشاء مرفأً اللادقية وقد وضع مرفأً
اللاذقية في الاستثمار خلال عام ١٩٥٤ وكانت مساحة حوضه حوالي (٦)
هكتار بحجمه مكعب طوله (١٤٢٢) متر ، وكانت أطوال أرصفتها تبلغ
(٢١٣١) م وكانت على الشكل التالي : (١)

الرصيف	الطول بالأمتار	المساحة بالأمتار
رصيف السيلو	١٨٥	٩
رصيف كحالة	٦٣٠	٩٥
رصيف الركاب	٢٤٠	٢ - ٩٥
الرصيف الشرقي	٢٢٠	٢
الرصيف الشمالي	٢٦٢	٤ - ٩٥
الرصيف الجنوبي	١١٠	٣ - ٢٥
رصيف شرق البحيرة	١٨٠	٣ - ٢
رصيف غرب البحيرة	١٩٠	٤ - ٢
المجموع	٢١٣١	

(١) الجمهورية العربية السورية ، هيئة تخطيط الدولة - ١٩٨٤ - تحليل
الوطن المرهق لنطاق النقل والمواصلات ، ص ١٥٢ .

وهي عام ١٩٢٤ ونتيجة التطور الاقتصادي للقطر وزيادة حركة المواصلات البحرية أقرت الدراسات من أجل توسيع مرفأ اللادقية ، ونضمنت هذه الدراسة توسيع المرفأ على مرحلتين أولى وثانية وفي العام نفسه تم توقيع عقد مع الاتحاد السوفياتي للقيام بالتحريات الجيولوجية والدراسات والتصاميم لإنشاء المرحلة الأولى .

وبناءً على الدراسات تم مايلي :

- ١- إطالة الكسر الرئيسي ليصل طوله الى (٣١٦٢) م ليحصر مساحة مائية تقدر بـ (١٤٥) هكتار .
 - ٢- إقامة (١٤) مرفأ لارساء السفن على هذا الكسر .
 - ٣- إنشاء (١١) رصيفاً بطول إجمالي وصل الى (٢١٠٠) م وعمق يتراوح بين (١٠ر٨٠ - ١٣ر٣٠) م باستثناء رصيف واحد طوله (٢١٥) م وعمقه (٦ر٨٠) م .
- وقد تم الانتهاء من تنفيذها في الصف الأول من عام ١٩٨٤ .
- ويوضح الجدول التالي الأرصدة الجديدة بعد المرحلة الأولى من التوسيع الأول (١) .

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مرفأ اللادقية .

جدول رقم (٢٧)

الرصيف	الطول بالامتار	الحقق الامتار
الرصيف ٧ أ	٢١٥	٦ر٨
الرصيف ٧	١٧٥	٦ر٨
الرصيف ٨	١٨٠	١٠ر٨
الرصيف ٩	١٩٠	١٠ر٨
الرصيف ١٠	١٨٠	١٠ر٨
الرصيف ١١	١٨٠	١١ر٨
الرصيف ١٢	١٨٠	١١ر٨
الرصيف ١٢ ب	٢٠٣	١١ر٨
الرصيف ١٣	١٣٤	١١ر٨
الرصيف ١٤	١٩٠	١١ر٨
الرصيف ١٥	٢٦٠	١٣ر٣
المجموع	٢٠٨٧	—

— 100 —

— 100 —



All Rights Reserved / Library of University of Jordan / Center of Media Research

مرفاً طرطوس :

يبلغ مرفاً طرطوس على الساحل السوري عند خط العرض (٣٤) درجة و (٥٣) دقيقة شمالاً وعند خط طول (٣٥) درجة و (٤٣) دقيقة شرقاً .
وقد أنشئ " مرفاً طرطوس " في المكان نفسه الذي كان فيه المرفأ الروماني القديم وبدأ العمل فيه عام ١٩٥٩ م قبل الشركة اليوغسلافية " يومور سكوفرا " ووضع موضع الاستثمار في ١٩٦٦/٦/٥ حيث رست فيه أول باخرة تجارية وكان يسمى في ذلك الوقت مرفاً الحرب ، أما الشركة العامة لمرفاً طرطوس فقد تأسست بالمرسوم التشريعي رقم (٣١٤) عام ١٩٦٩ .

وقد تولت الشركة الدانماركية (كسكن) القيام بالدراسات الهندسية لإنشاء المرفأ ، أما التنفيذ فقد قامت به الشركة اليوغسلافية يومور سكوفرا .
وفقدت الشركة مكسبين جنوبي وشمالاً بالإضافة إلى الأرضة ، فأقامت اللسان (أ) بطول (١٢٠٠) م وعرض (٢٠٠) م وعمق يبلغ (١٠ر٤) م .

كما أقامت وصيفاً آخر بطول (٨٠٠) م وأسهمت بذلك المرحلة الأولى من الإنشاء في ١٩٦٦/٦/٥ .

المرحلة الثانية من بناء مرفأ طرطوس ، وقد تم فيها استكمال تجهيزات اللازمة للاستثمار ، كما تم تنفيذ عدد من المستودعات والساعات والطرق وقامت في هذه المرحلة مؤسسة المشاريع الكبرى بتنفيذ الرصيف الخاص بتصدير الفوسفات لصالح شركه العامة للفوسفات .

المرحلة الثالثة ، وقد استدت عبر الفترة الرسمية الواقعة بين عامي ١٩٧٦ - ١٩٨٠ وقد استكمل خلالها مؤسسة المشاريع الكبرى اشغالات المرفأ وانجزت الأرصفة والطرق اللازمة بشكلها النهائي .
وهنا يلي الجد ولا يوضح أرصفة طرطوس .

جدول رقم (٢٨)
بين أرصفة مرفأ طرطوس (١)

٥	جزء أول		جزء ثاني		جزء ثالث		جزء رابع	
	طول م	عمق م	طول م	عمق م	طول م	عمق م	طول م	عمق م
الرابع	٢٨٣	٤	٢٤٠	٦	٢٠٠	٩		
	١٦٤	٩						
	٢١٠٠	١٢	٢٢٠	١٣				
اللسان	٢٤	١٢						
اللسان	٢٤	١٢						
ثالث								
	٢٨٠	١٣	٢٦٠	١٢				
	٢٠٠	١٢						
	٢٣٠	٤	٣٠٠	٩	٣٦٠	١٢		
ب	٢٠	٩						
الثالث	١٤٠	٤						
	٢٣٠	٤	١٣٠	٧	١٢٠	٩	١٢٤٠	١٢
	١٦٠	١٠٫٥						
	٣٠٠	٤	٣٠٠	١٠	٢٠٠	١٠٫٥		
	٨٠	٤						
وصفات	٣٢٠	٤						
ت	٢٧٠	١١						
ت	٢٧٠	١١						
بين	٦٤	٤						

اد الحطة الخمسية السادسة ١٩٨٦ - ١٩٩٠ ، اللجنة الفرعية للنقل البحري ، للنقل البحري ،

نشاط النقل البحري ١٩٧٩ - ١٩٨٣ - ص ٩٨

ويتم حالياً استكمال تجهيز الأرضة النهائية في السرف كرسيف
المحاويات وتجهيزه بالمعدات اللازمة . كما يتم حالياً في مرفأ
طربوس دراسة لإنشاء (ملاقا) من أجل صيانة السفن الصغيرة التي
تصل حمولتها حتى (١٠٠٠) طن .

ولدراسة المرافىء التجارية في القطر العربي السوري يجب تحليل
مكوناتها الرئيسية التالية :

- ١- الارشاد والقطر
- ٢- المناولة
- ٣- التخزين
- ٤- استطاعة المرافىء
- ٥- حركة المرافىء
- ٦- إيرادات المرافىء

١- الارشاد والقطر :

يعتبر الارشاد والقطر من الامور المهمة جداً في المرافىء ولا يمكن
الامتناع عنها وهما مهم الارشاد والقطر عند دخول السفن الى الميناء
أو خروجها منه حيث تحتاج السفينة الى هدية وديد لكي تأخذ طريقها
الصحيح في الرسو أو الخروج وتظهر أهمية الارشاد بشكل كبير فسي
المرات والقنوات المائية ضيقة ، أو ضيقة بعض ، خاصة في الممرات
النهرية حيث يتشكل الطمي باستمرار يستدعي الحذر بانتباه ويشكل
دقيق من أجل سلامة السفن الداخلة الى المرافىء وبخارجة منها .

وقد نص نظام الاستثمار في مرفأى اللاذقية وطرابلس على ضرورة الارشاد لجميع السفن وقد استثنى بعضها . الا أنه يحق لضابط المرفأى فرض الارشاد على كل السفن في بعض الأحوال وذلك تبعاً للظروف وكيفية يواها أو يقدرها رئيس ضابطة المرفأى .

ويعرف الارشاد : بأنه هداية السفينة ودلائلها الى مكان رسوها ضمن الحرم المرفئى وعند مغادرتها له أيضاً .

والمرشد : هو الشخص المؤهل لعملية الارشاد والموجود على ظهر السفينة ويقوم بتوجيهها أثناء الدخول أو الخروج من المرفأى .

وتحتاج السفينة من أجل ادخالها وإخراجها الى ما يسمى الفاطر الذي يقوم بسحب السفينة ووضعها على الرصيف المحدد لها وإخراجها خارج الحرم المرفئى .

أنواع المرشدين : يمكن تقسيم المرشدين الى ثلاث فئات : -

أ - مرشد بحرى درجة أولى ويشترط فيه :

- أن يكون حامل شهادة ريان أعالي البحار وذلك بعد تمضية فترة مدتها ثلاثاً أشهر في منطقة الارشاد برفقة مرشد مؤهل بحمل شهادة ريان أعالي بحار .

- ممارسة فعلية لا تقل عن ثلاث سنوات بوظيفة مرشد بحرى درجة ثانية واحتيازه الفصوص لمرشد من الدرجة الأولى .

ب - مرشد بحرى درجة ثانية ويجب أن تتوفر فيه المؤهلات التالية :

- حامل شهادة ضابط بحرى أعالي بحار بعد تمضية فترة زمنية مدتها ثلاثة أشهر في منطقة الارشاد السراة تعيينه فيها وذلك برفقة مرشد بحمل شهادة أعالي بحار .

- ٢١٨ -

- يجب أن يكون حاصل على شهادة مرشد درجة الثالثة بعد ممارسة لا تقل عن ثلاث سنوات .

جـ - مرشد بحري درجة الثالثة :

- يشترط أن يكون حاصل شهادة ضابط ملاحي ثان لأعلى البحار بعد تكميته لفترة تدريبية مدتها ثلاثة أشهر في منطقة الارشاد المراد التعمين فيها برفقة مرشد مؤهل من الدرجة الأولى .

- يجب أن يكون حاصل شهادة رياح ساحلية .

وقد بلغ عدد المرشدين في مرفئ "القطر" (١٤) مرشداً موزعين كالتالي:
(٨) مرشدين في مرفأ طرطوس و (٦) مرشدين في مرفأ اللاذقية .

أما فيما يخص الزوارق والعواطر التابعة لدائرة الارشاد والقطر في كسلا اسروأين: فهي على الشكل التالي :

آ - في مرفأ اللاذقية :

جدول رقم (٢٩)

(١)

سلسلة	نوع الزورق	العدد	حاصل	سنة الصنع
١	زورق قطر	١٥	٦٦٠	١٩٥١
٢	" "	٦	١١٠	١٩٧٠
٣	" "	١	٧٥٠	١٩٧٦
٤	" ارشاد	٢	٢٠٠	-
٥	" مواصلات	١٠	-	-

(١) مشورات مرفأ اللاذقية بتاريخ ٧ / نيسان ١٩٨٦ .

ب - في مرقاً طرطوس :

جدول رقم (٣٠)

(١)

سنة الصنع	حصان	العدد	نوع الرورق	سلسل
١٩٦٨	٣٠٠	٢	زورق ارشاد	١
١٩٧٦	٣٠٠	١	" "	٢
١٩٨٠	٣٠٠	١	" وقطر	٣
١٩٦٨	١٠٤	١	زورق مواصلات	٤
١٩٧٤	١٠٠	١	" "	٥
١٩٨٠	٢٠٠	١	" "	٦
١٩٧٢	١٠٠٠	٢	قاطر	٧
١٩٧٧	٥٠٠	١	زورق قطر	٨
١٩٨٠	٥٠٠	١	" "	٩

هذا ومن خلال ملاحظه قوة العواطر وأعدادها يتبين حاجة دائرة الارشاد والقطر في المردأين السوريين المذكورين الى عواطر جديدة وحديثة وقواطر ذات قدرات أعلى من أجل سحب السموم الكبيرة التي تواجه عملهم نظرياً في الوقت الحاضر صعوبات كبيرة .

(١) دراسة ميدانية بدائرة الارشاد والقطر في مرقاً طرطوس .

تنظيم الارشاد والفطر في القطر العربي السوري :

آ - تعتبر عملية الارشاد احيائية في جميع المرافق السورية والسببية لجميع السفن ويستثنى منها :

- السفن الحربية والتي ترفع علم الجمهورية العربية السورية .
- السفن المستوحدة من الاخشاب ولا تزيد حمولتها عن ٢٠ / طن .
- السفن اسفانة للدولة وغير المخصصة للاعمال التجارية .
- ب - على كل سفينة خاضعة للارشاد أن ترفع علم حاربتها علم الارشاد الدولي .
- ج - مسؤولية القبطان تظل كاملة على ظهر السفينة بالرغم من وجود المرشد .
- د - يعتبر المرشد مسؤولاً في حال ارتكابه خطأً حميماً ، كاعطاء معلومات خاطئة عن عمليات الرسو والتطهير * .

أما الاعمال التي تقوم بها دائرة الارشاد فهي :

- آ - ارشاد السفينة ووضعها في المكان المحدد لها وفقاً لبرنامج العمل .
- ب - تأمين المواصلات بين البواخر الراسية .
- ج - اعلام مديرية الشؤون المالية بالعميات والخدمات الموعدة للسفن .
- د - تسجيل وصول السفن في مواعيد رسوها واعداد اسناد اول وتنظيمها لذلك .
- هـ - تقديم المعلومات الفنية اللازمة لوضع برنامج ترصيف البواخر .

هذا ويقوم فرع الزوارق والقواطر بالاعمال التالية :

- آ - العمل على وضع الزوارق في حال لجأهزية الدائمة .
- ب - تأمين المواصلات للسفن .

* وضع السفينة على الرصيف المخصص لها وتثبيتها بالحبال من أجل اجسرها
عملية الشحن أوالتفريغ .

ج - تزويد السفن بالمياه الحذبة .

د - تحديد برنامج عمل الزوارق .

وتتقاضى دائرة الارشاد والقطر مبالغ عن كل عطية تقوم بها على أساس
الحمولة الصافية للسفينة وهذا ما سنتطرق له لاحقاً .

٢ * المناولة (الشحن والتفريغ) :

الشحن : هو نقل البضائع من الرصيف أو المامونة الى عابري السفينة
بواسطة أحجرة الشحن الخاصة بالسفينة أو بواسطة (روافع) الرصيف أو أجهزة
الشحن الخاصة لبعض أنواع البضائع التي تشحن بالضج كما هو الحال
بالنسبة للبترول أو الشفط كما هو الأمر بالنسبة لتراب المعادن والخبث
والغوسفات .

التفريغ : ويشمل عكس الشحن ، حيث هو عملية نقل البضائع من عابري
السفينة الى الرصيف أو الى السواحين أو المخازن في ميناء الوصول بواسطة
(روافع) الرصيف أو (روافع) السفينة أو أجهزة الضج أو الشفط .

تبدأ عملية المناولة بشكل عام بعد وضع السفينة على الرصيف المختص
ويقوم بمهمة المناولة في مرفأ القطر قسم مناولة المواد والحركة . ويقوم بعملية
الشحن والتفريغ مجموعة من العمال يفرزون الى السفينة لبدء عملية الشحن
أو التفريغ وتتم عملية الفرز من قبل قسم المناولة بناءً على الخبرة الطويلة وحسب
حمولة السفينة وسعة البضاعة ويختلف عدد العمال الفرزين الى السفينة تبعاً
لطريقة المناولة .

هذا عندما تعمل رافعات الرصيف الموحدة في مرفأ يفرز عدد من
العمال الى السفينة أقل فيما لو كانت رافع السفينة هي التي سوف تقوم بعملية
الشحن والتفريغ . ويبلغ عدد عمال المناولة في مرفأ طرطوس حوالي
(١٠٠٠) عامل موزعين الى أربع مجموعات عدد المجموعة العمالية حوالي
(٢٥٠) عاملاً وتقسم المجموعة العمالية الى زمر مؤلفة كل منها من ٤ - ٥

عمال في حين يبلغ عدد عمال المناولة في مرفأ اللاذقية حوالي (٩٠٠) عامل موزعين الى ثلاث مجموعات تبلغ المجموعة حوالي (٢٠٠) عامل والى زمرة عمالية تبلغ الزمرة الواحدة حوالي ٤ - ٥ عمال .

ويحمل هؤلاء العمال على وريتين وحدة صباحية وتشكل نسبة ٦٠ ٪ من العمال وواحدة مسائية وتشكل نسبة ٤٠ ٪ من العمال . ويعتبر قسم المناولة من الأقسام المهمة جدا في عملية النقل البحري حيث يؤثر بشكل بالغ على سرعة التدريع والشحن ما يعكس أهمية بالغة في التخفيف من الازدحام وبالتالي من الغرامات التي يمكن أن يتكبدها القطر نتيجة تأخر تدريع البضائـم وشحنها .

وتتأثر انتاجية المرفأ بنتاجية المناولة كما تتأثر عملية المندولة بالتطـور التقني والتكنولوجي للآليات والسعدات والروافع التي تعمل في الشحن والتفريغ بكفاءة العاملين على هذه الآلات والمعدات والروافع هذا وتعاني آليات المناولة ومعداتها في مرفأ القطر الكثير من المشكلات والاعطال المستمرة ، وفيما يلي جدول يوضح لآليات والمعدات والروافع في مرفأ اللاذقية ، وطرحوس .

جدول رقم (٣١)

آليات شركة العامة لمروا للإلا قيه (١)

نوع الآلية	القدرة	عدد لها
رافعة رصيف كهربائية	٣ - ٦ طن	١٦
رافعة ديزل	٣ - ١٢ طن	٥٨
" "	١٥ طن	٤
" "	٧ طن	٦
سقالة حابيات	٣٠ طن	٢
حاصنة حابيات	٣٢ طن	٤
رافعة برحيه للحابيات	—	١
ناقلة ديزل	٢ - ٦ طن	٩٢
" "	٨ طن	٤
سيارة نقل	٥ - ٤ طن	٧٨
سيارة خدمة مختلفة		٣٦
جرارات		٣٢
راكس لاطور		٣
مقطورات	٣٥ - ٤٠ طن	١٠

(١) منشورات مروا الإلا قيه بتاريخ ٧ / نيسان ١٩٨٦

آليات الشركة العاملة في سوقاً طرطوس (١)

قدرة	العدد	نوع الآلية	سلسلة	الاحتفاظ	بلد المنشأ	سنة استيراد	قدرة الآلية	العدد	نوع الآلية	سلسلة
١٥	٢	حاضرات مصدقات	٣٢		اسبانيا	١٩٦٦	٢٠ حصانا	١	حبيب لاندروفر	١
	١	تراكس	٣٣	معطلة	المانيا / غ	=	٢٠ - ٦ طنا	٢	رافعة كروب	٢
	١	محللة	٣٤		المانيا	=	٣ اطنان	٣	رافعة وصيف كهربائية	٣
٦	٤	روافع كهربائية	٣٥	=	المانيا / غ	١٩٦٩	٣ اطنان	٢٠	ستاقات كراف	٤
	٢٠	جرارات / غرات /	٣٦	=	ألمانيا	=	٢ - ٣ اطنان	٣	ستاقات يال	٥
١	٧	سيارة بيك آب	٣٧	=	المانيا / غ	=	٦ اطنان	٤	رعدة كراف	٦
	٢	سيارة سباحية مازدا	٣٨	=	المانيا / غ	=	٧٠ حصانا	٣	جرار هانويك	٧
	٤	بيك آب مازدا	٣٩	=	السويد	=	٦ اطنان	٨	شحن قلاب فولفو	٨
-٨	٢	روافع شوكية	٤٠	=	اليابان	١٩٧٠	١٩ حصانا	١	بيك آب تويوتا	٩
٣٢	٣	حاضرات مصدقات	٤١		فرنسا	١٩٧١	١٥ طنا	١٠	رافعة ريشية	١٠
٢٧	٣	رافعة محركية	٤٢		المانيا / غ	١٩٧٢	٢ - ٦ اطنان	١٢	رافعة وصيف كهربائية كراف	١١
٤٠	٤	قاطرات	٤٣		فرنسا	=	٧٥ حصانا	١٠	جرار سوميسكا	١٢
٤٠	٦	مقطورات	٤٤	=	المانيا / غ	١٩٧٣	٤	١	جرار كراف	١٣
٤٠	٢	روافع مصدقات	٤٥		المانيا / غ	١٩٧٤		١	فولكسفاك سباحية	١٤
٤٠	٢٠	رافعة شوكية	٤٦		المانيا / غ	=		١	فولفو سباحية	١٥
-٣	٨	ستاقات ورق	٤٧		اسبانيا	=	٩٥ حصانا	١٠	جرار اميرد	١٦
-٣	٥	ستاقات حاويات	٤٨		المكسيك	=		٢	سيارة اطفال	١٧
-٣	٤	ستاقات للمحلل في المعاصر	٤٩		سوريا	١٩٧٥	٩٥ حصانا	١٥	جرار فترات	١٨
٢٠	٤	روافع رصيف	٥٠		فرنسا	=		٢	بمبو سباحية	١٩
-١٥	٢	رافعة هيدرو ليكية	٥١		فرنسا	=		٣	بمبو بيك آب	٢٠
	٢	بيك آب مازدا	٥٢		المانيا / غ	=	١٠ اطنان	٢٠	شحن ما جيبوس	٢١
	٢	مكرواص قبات	٥٣		=	=	٦ طنا	١	راس قاطر ما جيبوس	٢٢
	٢	مكرواص	٥٤		=	=	١٢ طنا	٢٠	رافعة نيزل	٢٣
	٤	مكرواص	٥٥		=	=	٧٥ طنا	١	رافعة نيزل	٢٤
	٨	محللة	٥٦		فرنسا	=	١٥ طنا	١٠	رافعة ريشية	٢٥

ويبدو تأثير آليات ومعدات المناولة كبيراً على معدل الانتاجية في المراسم ، لذلك فإن سوء وضع الآليات والمعدات في مراسم القطر ، والامهالة التي يعامل بها العمال هذه المعدات والآليات وعدم صيانتها أو اصلاحها في الوقت اللازم ، خلق دروقاً كبيرة في الانتاجية بين مراسمنا والمراسم الأخرى المتطورة في العالم ، وهذا يلي حد ولا يوضح فـروق الانتاجية في الشحن والتفريغ بين مراسم القطر ومراسم أخرى في العالم .

جدول رقم (٣٣)

الكميات المفروقة حسب كل نوع من البضائع
مقارنة مرفأً عادي مع مرفأً اللادقية (١)

نوع البضاعة	عدد الاطنان المفروقة في مرفأً عادي / سا	عدد الاطنان المفروقة في مرفأً اللاذقية / سا	ايرباءة المثوية المرفوق في تحقيقها
بضائع ثقيلة	١٧ طناً	٨ أطنان	٪١١٢
حزم خشبية	١٥٠٠٠ مترلومي	١٥٠٠٠ مترلومي	٪٩٠٠
بالات قطر	١٥	٣٥	٪١٨٢
بضائع عادية	١٢	٥	٪١٤٠
حديد فولاذ	١٦	١٣٥	٪١٩
اسمنت	١٦	١٥	٪٧
دقيق	١٣	٦٦	٪٩٧
حاويات	٢٥ حاوية / سا	٤ حاوية / سا	٪٥٢٥

- (١) لويس بيرجر ، ١٩٨٠ - دراسة النقل الشاطئة ، المراسم والشحن البحري ،
المجلد الخامس ، وزارة اسفل - الجمهورية العربية السورية ، ص ٣ - ١٢ .

من ملاحظة الجدول يتبين الفارق الكبير في الانتاجية بين مرفق
اللاذقية وامرفأ العادي المذكور والسبب يعود الى أمور عديدة منها :

- أ- الخلل والعطل المستمر الذي تعاني منه معدات لساول في مرفق
القطر ، لذلك فهي بحاجة الى صيانة دورية ومكثفه بالاضافة الى
بعض معدات المرفأ قد انتهت عمرها الاقتصادي ولم يعد يوجد لها
قطع تبديل والسبب يعود أحيانا لعدم وجود الشركة الصانعة فسي
الوقت الحاضر .
- ب- اتباع طرق تقليدية أحيانا في تفريع بعض أنواع البضائع مثل بضائع
الفرط (الصب) نتيجة تعطل أدوات الشفط الخاصة بتفريع تلك
البضائع فتستعمل الطرق اليدوية في التعبئة والتفريع
- ج- عدم كفاية النقل اسطحي الارض بتفريع البضائع متأخر عملية التفريع
أحيانا لعدم وجود شاحنات نقل .
- د- تأخر بدء العمل اليومي في الوقت المحدد بسبب عدم جاهزية أدوات
المناوله .
- هـ- عدم اتباع أسلوب موحد شحن البضائع كوضعها على طباسق
أو استعمال الشباك من أجل السرعة في الشحن والتفريع .
- و- اختلاط هوالص الشحن في السفن ذات المقاصد المتعددة مما يؤخر
عملية التفريع بسبب الوقت الذي يضيع في عملية العرز .
- ز- انخفاض انتاجية العمال واللامهالة التي يبدونها وعدم تقديريهم
ومعرفتهم بخطورة التأخير وتأثيره على القطر واستنزافه لسبالغ كبيرة من
القطع الأجنبي .
- ح- الروتين العمركي وما يسببه من تعطيل وتأخير .

لذلك يجب العمل على :

آ- الدعوة الى استعمال أسلوب موحد في النقل خاصة بالنسبة للبضائع المستوردة لصالح القطاع العام السوري حيث تقدر البضائـع الواردة الى القطاع العام بـ ٩٨ ٪ من اجمالي البضائع الواردة الى لقطر وإن تأخير تفريغ تلك البضائع يكلف انقطر مبالغ هائلة كخزانات تأخير ، ومن الأساليب الظروف استعمالها استـخدام لطبي نظرا للمزايا التي تقدمها تلك الطريقة بمد تستيف البضائع عليها ، حيث تضمن :

- سهولة التصريح .
- وفورات في الوقت .
- تخفيض الأضرار التي تلحق بالبضاعة .
- تخفيض السرقات .

وبالتالي تطبيق هذا الأسلوب على المستوردين والشاحنين من أجل توحيد أنماط البضائع المشحونة .

ب- وضع برامج جراء صيانة دورية لمعدات والآليات واغصاع العاملين القائمين عليها لى دورات تأهيل وتدريب وتوعية توضح الطـسـرق السليمه في معاملة الآلية والبضاعة .

ج- الاهتمام بصيانة السيور المتحركة لمصوامع الحبوب واجراء صيانة دورية لشفاطات الحبوب .

د- اجراء دورات تدريبية لعامل المناولة وتعليمهم علم المناولة بشكل نسي ، مع العلم أنه في جميع دول العالم أواكبرها توجد معاهد من أجل دراسة علم المناولة ، ففي بريطانيا يوجد (٢٣) معهدا لدراسة علم المناولة وتطويره .

هـ - السرعة في إنهاء تجهيز رصيف الحاويات في مرفأ طرطوس من أجل رفع انتاجية تفريغ الحاويات .

و - معالجة تسرب غاز الفوسفات في مرفأ طرطوس لأنها تؤثر بشكل كبير على انتاجية العمال وعلى صحتهم ولا يزال غاز الفوسفات منذ (٩) سنوات وحتى الآن يؤثر على كامل المنطقة المحيطة بالمرفأ وخاصة المستشفى الوطني وإن التلوث المذكور ناتج عن كون فوهة انبوب تعبئة الفوسفات بعيدة عن فتحة عبر السفينة مسافة (٣) أمتار تقريباً وعند وجود الهواء يتطاير غاز الفوسفات حاملاً اسرفاً بحالة يرش لها وهذا ما سبب الكثير من الأمراض لعمال المرفأ حيث وصلت نسبة غاز الفوسفات في الهواء إلى (١٠٠٠ ر.١٠) ميكروغرام / ٣٢ وهذه نسبة أكثر بكثير من النسبة المسموح بها في الهواء (١) وفيما يلي جدول يوضح خطورة غاز الفوسفات والأمراض التي يسببها بشكل مباشر أو غير مباشر .

جدول رقم (٢٤)

خطوطه عبار الفوسفات والأراضي التي يسميها بشكل مباشر وغير مباشر (١)

مجموع المعالمين	أرضية		عقيمة		حطية		عقيمة		هضمية		قلبية		صد رية		لمسة
	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٧-٢	٥	٣٥	٦	٤٠	٥	٣٥	١	٤	٦	٤٥	١	٧	٢	١٥	١٩٧٤
١٣٢٧	١٨	٢٤٠	١٢	٢٢٠	٧	٨٧	٢	٤٢	٦	٧٨	٤	٥٢	٥	٦٣	١٩٧٧
١٢٥٨	١٩	٢٣٥	٧	٢١٠	٨	١٠٤	٧	٨٦	٩	١١٨	٤	٥٠	٦	٩٤	١٩٨٠
٢٦٥٢	١١	٤٣٧	٢٤	٣٨٢	٣	٣١٠	١	٥٦	٩	٢٤٧	٤	١١٤	٨	٢١٠	١٩٨٣
٢٩٢٨	١٦	٤٥٤	١٤	٣٩٨	١٢	٣٦٢	٢	٩٤	١٠	٣٧٨	٥	١٤٧	٨	٢٤٢	١٩٨٥

(١) تميز خط م لانية المزمع في شرطون .

وفقا لما تقدم يجب العمل بسرعه على اصلاح خطوط سائليه الفوسفات وذلك عن طريق :

- آ - سد كافة الشفرات الموحدة في برج التحميل .
- ب - ترويض خطوط التليم الوصول ببرج التحميل بفرطوم سطاوي يمس التحكم فيه ويدراً الفوسفات المتساقط من الفوهة من التعمير للهواء ، وبالتالي يمس التلوث .

وهي الحقيقة من أجل دفع العمال السوفية لتحقيق إنتاجية مرتفعة وهي عليه التفريع وبالتالي الوصول بمصانع القطاع العام الى حدود كسب الوقت ، لا بد من اتباع أعمالهم تحضيرية تدفع العمال لانحاز أعمالهم بسرعة ومن واقع التحرية في مراعى القطر ، بعد أن الحوافز المادية تدفع العمال الى انحاز أعمالهم بسرعة وإنتاجية مرتفعة . وتجربة القطاع الخاص بتتبع بضائعهم دليل على أهمية الحافز المادي بدفع العمال من أجل رفع إنتاجيتهم .

وقد أدى عدم اهتمام القطاع العام بمضائعه وملاحقتها يفرض انهماك عملية التفريع بسرعة أو شحنها الى مقاصدها بالآوقات المحددة ، الس تحميل القطر أعباء مالية ضخمة كقراعات تأخير في حين أن اهتمام القطاع الخاص بمضائعه يظهر حليا بالسرعة في التفريع والشحن ، وهذا ما تتم ملاحظته في العترة الأخيرة في مرفأ طرطوس حيث اتبع القطاع الخاص طريقه خاصة ودكية من أجل تفريع حيوب الذرة الغرط بسبب تعطيل شفاطات المرفأ الخاصة بالتفريع من جهة وبسبب ضعفها من جهة أخرى ، فقام باستخدام قمع كبير مركب بطريقة يقع فوق السيارة الشاحنة المخصصة لشحن البضاعة الغرط ، وتقوم رافعة السفينة التي هي عبارة عن (كبش كبيرة) تقوم بتفريع الحمولة في القمع الذي يسقطها فوق اسطوانة الشاحنة ، وبواسطة هذه الطريقة ، تم تفريع كميات كبيرة في وقت قصير جدا (١) .

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث في مرفأ طرطوس .

٣ - التخزين :

يتم تخزين البضائع في اسواق "بند" تفريغها من عتابر السفينة أو قبل شحنها على ظهر السفينة بفترة معينة . ويعتبر التخزين من العوامل المهمة في رفع انتاجية المرافئ ، ومن المصادر المهمة للدخل في الموانئ .

أما طاقات التخزين في اسواق "السورية" فهي على الشكل التالي :

في مرفأ طرطوس : (١)

المساحة (م)	المستودعات
٢م ٤٥٠٠	١- المستودع رقم (١)
٢م ٤٥٠٠	٢- المستودع رقم (٢)
٢م ٢٠٠٠ ثلاث طوابق	٣- المستودع رقم (٣) و (٤)
٢م ٩٠٠٠	٤- على ارضيف الشمالي اللسان المستودعات
٢م ٢٩٤٠٠	٥- ست مستودعات
٢م ٤٩٠٠	٦- مستودعان (٧) و (٨)
٢م ١٥٠٠٠	٧- مستودع المصنوعات
٢م ١٣٥٠٠	٨- مستودع الترانزيت
٢م ٩٥٩٠٠	المجموع :
٢م ٩٢٠٠٠	في حين تبلغ ساحات التخزين

(١) تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل البحري في انقطر العربي السوري ،

١٩٨٤ + المرحلة الأولى من اعداد الخطة الخمسية السادسة

١٩٨٤ - ١٩٩٠ ، ص ٩٧ .

هذا بالإضافة الى استطاعة صوامع المحبوب التي تصل الى حوالي (١٠٠) ألف طن .

في مرفأ اللاذقية : (١)

المستودعات	المساحة
١- مستودع مبريد	١٥٠٠ طن
٢- خمسة وعشرون مستودع	٢٢ ١٥٥٠٠
٣- ساحات للمحاويرات	٢٢ ١٨٠٠٠٠
٤- ساحات خارج منطقة المرفأ	٢٢ ١٥٨٠٠٠

بالإضافة الى صوامع المحبوب التي تصل طاقاتها الى (٤٠) ألف

طن

هذا ومن خلال ملاحظة البضائع المخزنة في مخازن نجد أغلبها يعود الى القطاع العام السوري وتصل أحيانا فترة التحريم الى ستة أشهر أو أكثر ما يؤدي الى انخفاض في قيمة البضاعة وانخفاض السيولة النقدية ، بسبب تحميلها في بضائع مخزنة في المستودعات بدون أي مبرر للتأخير ، هذا بالإضافة الى تعطيل انصار الكثير من المشاريع الاسائية في حينها وتبين في مخازن المرفأ عدم وجود اسلوب علمي أو فني في التحريم وفق سجلات وأوقات السحب مما يعرض البضائع لتلف والكسر .

(١) منشورات الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، نيسان ١٩٨٦ .

ومما يعكس صورة خاطئة عن امكانية المحازر عدم وصول الضغط المرفقي الى طاقات عالية بسبب تدني حركه المرفق^٤ . ولكن اذا استمر الحال على هذا السؤال من لا علمه التخزين ، فان هذه المخازن والساحات لا تستطيع استيعاب كل الطاقة لوجوده لأجلها اذا ما وصل المرفق الى طاقته القصوى المخططة له .

وبلاحظ في مرفق^٥ القطر أن بضائع الحاويات التابعة لشركات القطاع العام تعاني من تأخير في سحبها وتفرغها مما يعرض شركات القطاع العام لدفع غرامات تأخير عن الوقت المحدد لها وتصل أحيانا الى مبالغ كبيرة جدا تدفع لصالح شركات النقل الملاحية الأجنبية ، لذلك يجب اتخاذ اجراءات من أجل تسريع عملية سحب البضائع وإعادة الحاويات الى أماكنها . كما ينبغي أن تخطط السمرات داخل المخازن لتحميد الأتكة التي يسبب وضع البضائع فيها وبشكل يسمح للعبوات الشوكية المرور بسهولة والشعرك بمرونة لا يصل البضائع الى حيث يجب ، أو سحبها من أماكن تخزينها للخارج .

٤ - استطاعة المرافىء :

ان استطاعة الميناء أو طاقته انمكاس لانتاجية جميع الوحدات الحاكمة فيه بالإضافة الى مكوناته الأساسية من أرضية ومعدات المناولة ومخازن وكفاءة عالية ونقل سطحي وسرعة في العمل الإداري والعمل العملي وعند تقييم الميناء وتحديد طاقاته تؤخذ جميع هذه العوامل بالاعتبار وتتأثر طاقة المرفأ بنوعية البضائع التي يحدد منها ومدى تطور المناولة .

ويحدد طاقة الميناء بما على تحديد طاقة كل رصيف وللأسف حتى اليوم لا تملك إدارة المرافىء في القطر معلومات عن انتاجية كل رصيف من البضائع حسب أنواعها . وفيما يلي حد ولا يوضح طاقات مرافىء القطر / بالآلف طن / (١)

حدول رقم (٣٥)

السنوات			الطاقة
١٩٨٣	١٩٨١	١٩٧٩	
٦٠٠٠	٦٠٠٠	٥٠٠٠	الطاقة القصوى لسرأ طرطوس .
٤٠٠٠	٤٠٠٠	٤٠٠٠	" " " اللادقية .
١٠٠٠٠	١٠٠٠٠	٩٠٠٠	جميع الطاقات .
٥٢٩٤		٨٢٩٧	الحركة .
%٥٢	%٨٥	%٩٠	النسبة المثوبة المتحققة ونسبة الانفعال من الطاقة .

(١) مشورات مروء اللادقية وطرطوس .

أما طاقة مرافق* القطر خلال الأعوام التالية لعام ١٩٨٢ فكانت على الشكل التالي :

جدول رقم (٣٦) الوحدة (طن) (١)

طاقة المرافق	١٩٨٣	١٩٨٤	١٩٨٥	١٩٨٦
مرافق طرطوس				
استيراد	٢٢٢٠٧٩٤	٣٢٩٧٢٣	٢٤٢٦٥٥٩	١٧٤٢٩٤٧
تصدير	١١١١١١٣	٩٦٤٣٠١	١٢٨٢٠٤٣	١٥٨٥٦٢٤
مجموع	٣٣٣١٩٠٧	٤٢٦١٥٠٤	٣٧٠٨٦٠٢	٣٣٢٨٥٧١
مرافق اللاذقية				
استيراد	١٢٧٢٤٠٠	١٢٥٥٦٠٠	١٥٦٥٨٠٠	١١٩٣٥٠٠
تصدير	٣٦٨٣٠٠	٣٦١٦٠٠	٢٢٢٦٠٠	١٤٦٤٠٠
مجموع	١٧٤٠٧٠٠	١٦١٧٢٠٠	١٧٨٨٤٠٠	١٣٣٩٩٠٠
مجموع كلي	٥٠٧٢٦٠٧	٥٨٧٨٧٠٤	٥٤٩٧٠٠٢	٤٦٦٨٤٧١

٥ - حركة المرافق* :

يتم عن طريق المرافق السورية تأمين حاجيات القطر من المستوردات ، وبالتالي تصريف الانتاج المحلي عن طريق التصدير . ومن ملاحظة حركة البصائع المخرجة والشحونة عبر مرافق* القطر ملاحظ أن أغلب السلع المخرجة هي على الشكل التالي :

(١) النشرة الإحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة للمرفئ اللاذقية وطرطوس ، مديرية لدراسات والتخطيط ، دائرة الإحصاء .

معدات - حديد - خشب - اسمنت - مواد كيميائية - حبوب -
أعلاف مركزة - سكر - مواد غذائية - رز - آلات ، وهذه السلع تشكل
المجموعة الأساسية للبضائع المخرقة في مرفق القطر منذ أكثر من عشر
سنوات

أما المشحونة فهي على الشكل التالي :

فوسفات - قطن - قمشة - شعير - رخا - فستق عبيد - حبوب
مخلقات نفطية - صوف - يقوم القطر في الوقت الحاضر بتصدير اسمنت من
مستجبات معص الاصبحت في طرطوس ، أما أنواع اسمن التي نقلت عليها
هذه البضائع فهي بشكل عام سفن حاويات ، سفن الدحرجة ، سفن بضائع
عامة ، ناقلات حبوب ، ناقلات فوسفات .

المستوردات والصادرات عبر مرفأ طرطوس :

يبين الجدول التالي البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ

طرطوس من عام ١٩٧٧ وحتى عام ١٩٨٧

جدول رقم (٣٧)
جدول مبس، كمية البضائع المستوردة والمصدرة عن طريق مرفأ طرطوس من عام ١٩٧٧-١٩٨٧ (١)

السنة	الاستيراد	المصدرة	مجموع الاستيراد + المصدرة	القبول	الرفضات (طعن)	مجموع القبول + الرفضات
١٩٨٧	٣٧٨٧٣٨١١	٤١٥٤٤٠١	٤٢٠٢٨٥١٣	٥٣٨٨٠٠١	٥١٥٥١٣٠١	١٠٥٣٩٨١١
١٩٨٦	٨٣٤٤٣٨١	٣١٤٥٧٥١	١١٥٧١١٣١	—	٥١٤٤٣٨١	١١٥٧١١٣١
١٩٨٥	١١١١٤٣٨١	٤١-٧٤٣٨١	١١١٨٨٨١٣	—	١-٥٣٤٣٨١	١١١٨٨٨١٣
١٩٨٤	٤٥٥٤١٣٨١	٤٣-١٧٨١١	٤٥٧١٢٨٨١	—	٤٣-١٧٨١١	٤٥٧١٢٨٨١
١٩٨٣	٤-١١٨٤٣٨١	١-٤٣٤٤١	٤-١١٨٤٣٨١	—	١-٤٣٤٤١	٤-١١٨٤٣٨١
١٩٨٢	٣٤٨-١١١١	٤١١١١١١١	٤-٤١١١١١١	٤٤٨٤٣٨١	١٣٤٣٧٧٤	٤٤٨٤٣٨١
١٩٨١	٧٨٨-١١١١	٠-٤٥٤٧٤	٧٨٨-١١١١	٤٤٤٤٨	٤٣٣٧٧٤	٤٤٤٤٨
١٩٨٠	٤١٤٧٤٥١	٤١٤٣-١	٤١٥٨٧٥٣	٤٨-٤٥١	١٤٧٨١٥	٤١٥٨٧٥٣
١٩٧٩	٤٤١٤٣٤١	٤٣١٤٣٠١	٤٤٥٥٨٤٣	١٥١٣١	١٧٣١٥٤	٤٤٥٥٨٤٣
١٩٧٨	٤٠٧٤٣٤١	٤١٤٣٤٥١	٤٠٨٤٣٧٣	٣٥١٤٣١	٠-٣٥١٤٣١	٣٥١٤٣٧٣
١٩٧٧	٤٧٨٨١٠١	٣٨٨١٥٠١	٤١٥٤٣٠١	٤٣٤٣١١	٧٨٤٣٤٣٨	٤١٥٤٣٠١
١٩٧٦	٣٧٨٧٣٨١١	٤١٥٤٤٠١	٤٢٠٢٨٥١٣	٥٣٨٨٠٠١	٥١٥٥١٣٠١	١٠٥٣٩٨١١

من خلال الحدود أعلاه ملاحظ أن كميات البضائع الواردة إلى مرفأ طرطوس بدأت بالتناقص منذ عام ١٩٨٥ حيث بلغت (٢٤٢٦٥٥٩) طن ، في حين كانت في عام ١٩٨٤ (٣٢١٧٢٠٣) طن لتصل في عام ١٩٨٦ إلى (١٧٣٩٢٢٢) طن وهي عام ١٩٨٧ (١٧٤٢٩٤٧) طن .

أما بالنسبة للبضائع المصدرة من طريق مرفأ طرطوس فقد بلغت نسبي عام ١٩٨٧ كمية (١٥٨٥٦٢٤) طن في حين كانت في عام ١٩٨٢ (٩٨٩٥٢٠) طن ، أما سبب ارتفاع حجم البضائع المصدرة فإنه يعود إلى ارتفاع حجم وزن الفوسفات المصدر ، وقد بلغت كمية الفوسفات المصدرة من إجمالي البضائع المصدرة في عام ١٩٨٧ نسبة تقدر بـ ٩٦,٧٪ وهذا رقم كبير جداً بالنسبة لسلعة واحدة ،

هذا وقد بلغ عدد السفن الواردة إلى مرفأ طرطوس في عام ١٩٨٧ (٥٦١) سفينة بلغت حمولتها (١٧٤٢٩٤٧) طن وكانت جنسياتها على الشكل التالي : (١)

٢٢٢	- سوفياتية
١٤٤	- قبرصية
١٠	- ليبانية
٦	- يونانية
٤	- هندوراسية
٤٤	- جنسيات مختلفة

(١) النشرة الإحصائية ، ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الإحصاء .

وقد غادرت هذه السفن مرفأ طرطوس على الشكل التالي : (٢١٧)
سفينة محملة ، أما الباقي ويبلغ عددها (٣٤٧) سفينه فقد غادرت على
الصابورة أى قارفة من الحمولات ، وهذا أمر غير مستحب بالنسبة لشركات
النقل العالمية حيث تركز هذه الشركات خدمتها للموانئ التي تتوقع وجود
بضائع بها بحيث تخرج منها محملة من أجل رفع الأرباح وتخفيض تكاليف
التشغيل وهذا الأمر يمكن ارتفاعا في السوالين البحرية على البضائع الواردة
الى القطر من قبل الشركات لمحاسبة للنقل البحري .

وفيما يلي حدد ولا يوضح أنواع البضائع الصادرة والمستوردة عبر مرفأ
طرطوس .

(١) النشرة الاحصائية ٨٧٨٦١ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس - مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة الاحصاء .

السنه	فوسفات	مخلفات تعطية	قطس واقعة	صف	جلود	فحم بترولي	حاجات فارقة	شاحنات فارقة	غذائية وصوب	معدات	سوق وقت
٨٧٦١	١٧٨٦٧٨٨	١٧٣١١١	٨٣١١١	٥١١١١	١١١١١	١٠٣١٠٣	٣٠٥١١٣	٥١٥٥١١	٠٠٨١١١	١٣٠٨٥	٣٧١
٨٧٦١	٥٨١١١١٥١	٧٣٣	٦٠١٣	٠١٦	٥١	-	٧١١١١	٥٨١١٦	١٨١١١	١٧٠١	٣٠١
٨٧٦١	٨٠٥٣١١١	٧١١١١	٥٨٦١	١٦٦١	٣١١	٠٠٠٨١	٨١٣٣	٣٦٥٧	٥٣٨١١	٥١١١	٠٨١
٥٧٦١	-٢٣٨٧٧	١١١٥٨	٧٨٨١	٣١٣	٧٣	٨٣٧١١١	٥١٧٧	٨٥١٣	٧١٧٧١	٠٧٠١	٧٥١
٣٧٦١	١٣-٨٥٧	-	٣١٠٨	٥٦٨	٧٨	-	٠٨٨١	١١٧١٥	٧٧٥١١	١١٠٥	٧٨٠
٨٧٦١	٦٣٨٣٧٦	١٦٨٨٨	٦٥٥٧	٨٣٨	٥٠١	-	٧٣١١	١٠١١١	٦٥٨١١	١١١١	٣٣١
١٧٦١	٥٣٣٧٦٦	٠٦٦٦٨	١٦١١	٥١٦٨	٧١١	١٠٠٧١	٥٨٥٨٨	١٠٨١٥	٦٠٠٥١	٣٦١٧١	٠١١
١٧٦١	١٦٨١١٥	٨٨-٨٥١	٨١٦٨	١١٥١	١١٠١	٦٥٦٨٨	١٨٨٨٦	٣٦٠٦٨١	٥٦٣٦٨	١١١٧	٠٥١
٠٧٦١	١٧٣١٥١	١٥١٣١	٨٣٣١	٨١٦٥	١٧١١	١٠١	٦٨١٥٧١	٥١٣٧٨	-	-	-

جدول رقم (٢٨)
حدول مبن كمة البضائع الصادرة في سوريا طرطوس من عام ١٩٨٠ حتى نهاية عام ١٩٨٧ (١١)

الواردات والصادرات عبر مرفأ اللاذقية :

يميز الجدول التالي حركة مرفأ اللاذقية من البضائع حسب الكميات وأنواع السلع المستوردة والمصدرة خلال الأعوام ١٩٧٨ - ١٩٨٧ .

ويظهر الجدول أن البضائع المستوردة إلى القطر عبر مرفأ اللاذقية قد بلغت في عام ١٩٨٧ (١١٩٣٥٠٠) طن في حين كانت في عام ١٩٧٩ (٢٠٠١٦٠٠) طن .

أما فيما يخص البضائع المصدرة فقد بلغت في عام ١٩٨٧ (١٤٦٤٠٠) طن في حين كانت في عام ١٩٧٩ (٣١٦٢٠٠) طن .

أما بالنسبة لأعداد السفن التي حملت هذه البضائع لنفس العام فهي حركتي الاستيراد والتصدير فقد بلغت (٨٤١) سفينة . وقد كانت جنسيات تلك السفن التي شحنت أو فرغت تلك البضائع كالتالي . (١)

ألمانية اتحادية	١٨,٦٪
سويديّة	١٨,٥٪
سوريّة	١٠٪
بنامبيّة	٦٪
فهرصية	٦٪
يوغوسلافية	٥,٢٪
يونانبيّة	٥٪
تركيّة	٣,٩٪
بولونبيّة	٣٪
جنسيات مختلفة .	٢٣,٨٪

(١) النشرة الإحصائية ١٩٨٧ - الشركة العامة لمرفأ اللاذقية ، مديرية الدراسات والتخطيط ، دائرة إحصاء .

ب - البضائع المستوردة : (١) تابع جدول رقم (٤٠)

النوع	٧٨٦١	٨٨٦١	٧٦١	١٧٦١	١٧٦١	٨٧٦١	٣٧٦١	٥٧٦١
المجموع	٢٧٨٧١	٣١٦٧٠٠	٢٨٧٧١	٢٨٧٧١	٢٨٧٧١	٢٨٧٧١	٢٨٧٧١	٢٨٧٧١
بصل	-	-	-	-	-	-	-	-
فاشات	-	-	-	-	-	-	-	-
فاشات	-	-	-	-	-	-	-	-
مقنونات	-	-	-	-	-	-	-	-
نخاسة	-	-	-	-	-	-	-	-
فستق عبيد	١٩٠٠	٦٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
جلب	-	-	-	-	-	-	-	-
سود	-	-	-	-	-	-	-	-
دخان	١٨٠٠	١٥٠٠	٣٠٠	١٥٠٠	١٥٠٠	١٥٠٠	١٥٠٠	١٥٠٠
حبوب	١١١٤	٦٧٠٠	٢٨١	٣٤١	٣٤١	٣٤١	٣٤١	٣٤١
صوف	٧٢٠٠	٧٠٠٠	٢٤١	٢٤١	٢٤١	٢٤١	٢٤١	٢٤١
كسبة هندو	١٠٠٠	١٧٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٢٠٠
قطر	١٣٦٨٠٠	١١٤١١	٧١٦	٧١٦	٧١٦	٧١٦	٧١٦	٧١٦
قش	١٠٠٠	٣٠٠	-	-	-	-	-	-
شعير	-	-	-	-	-	-	-	-

كما سبق يلاحظ تراجع الكميات المخزونة والمشحونة عبر المرفأ السوري خلال الفترة الأخيرة خاصة بعد عام ١٩٨٢ بالنسبة لكلا المرفئين ، ولكن قد يلاحظ عدم تراجعها في مرفأ طرطوس وذلك يرجع الى الكميات الكبيرة المصدرة من العويفات والتي تشكل أكثر من ٩٠٪ من الصادرات السورية عن طريقه .

أما أسباب تراجع حركة المرفأ السوري فتعود لأسباب اقتصادية وسياسية ، فالأسباب الاقتصادية هي :

أ- تدهور السياسة الاقتصادية في القطر فيما يخص الاستيراد وانخفاض مستوى واردات القطاع العام والخاص .

ب- تبني سياسة الاعتماد على الذات .

ج- تدهور وضع النقل البحري العالمي مما انعكس على حركة المرفأ السوري .

أما الأسباب السياسية فتعود الى :

قطع العلاقات السورية العراقية التي أدت الى تراجع حجم بضائع الترانزيت عبر المرفأ السوري . وقد بلغت بضائع الترانزيت في عام ١٩٧٧ كمية (٢٠٨١٠٠) طناً لتصل عام ١٩٨٢ الى (٧٩١٤١) طناً ، وفيما يلي جدول يوضح حجم الترانزيت الوارد الى القطر خلال الأعوام ١٩٧٧ - ١٩٨٢ . (١)

(١) النشر الإحصائية ، ١٩٨٢ - الشركة العامة لمرفأ طرطوس ، مديرية الدراسات والبحوث ، دائرة الإحصاء .

جدول رقم (٤١)

العام	كمية بخافض الترانزيت (طن)
١٩٧٧	٢٠٨١٠٠
١٩٧٨	٣٦١٥٨٩
١٩٧٩	٩١٦٨١٤
١٩٨٠	٨٦٠٤٣
١٩٨١	٨٩٢٠٠٦
١٩٨٢	٥٢٨١٠٨
١٩٨٣	٢٢١٣٠٤
١٩٨٤	٤٩٢٧٧٣
١٩٨٥	١٥٧٦٦٧
١٩٨٦	٦٤١٨٢
١٩٨٧	٧٩١٤١

أما أسباب انخفاض الترانزيت بشكل عام فمبعود الى :

- أ - اخلاق الحدود لسورية العراقية .
- ب - أحداث لبنان .
- ج - استيراد بعض الدول الحربية المجاورة عن طريق مرافئها الخاصة (العقبة - جدة) أو مرافئ الدول المجاورة (مرسين - اسكندرون) .
- د - انخفاض حجم التبادل التجاري الصلحي بين الدول الحربية في المنطقة والدول الأخصيه بسبب ركود الحركة الاقتصادية من جهة ونفقات الحرب العراقية الإيرانية من جهة أخرى حيث أن السدول الخليجية كانت تقدم أشباه العرب العراقية الإيرانية حوالى (١٢) طيارد ولا ر سنويا للعراق .
- هـ - ضعف التسهيلات الممنوحة لنقل اشترانزيت .

٦ - إيرادات المرافئ :

وتتمثل في الرسوم المفروضة على البضائع والسفن في مرافئ انقطـر، ويمكن تعريف الرسم بأنه : تمرفة تضعها المرافئ من أجل استرداد نفقات استثمار المرفأ وتحقيق إيرادات معينة . وتنقسم الرسوم الى نوعين ، الرسوم المفروضة على السفن والرسوم المفروضة على البضائع .

٦ - الرسوم المفروضة على السفن :

تفرض جميع دول العالم الممرئية رسوما على السفن التي تؤم مرافئها وتتخذ الرسوم على السفن أشكالاً مختلفة مثل :

- رسم ميا
- رسم رصيف
- رسم ارما
- رسم قطر
- رسم انارة .

وهناك رسوم أخرى تفرض على السفن مثل رسوم ازالة فضلات أو رسوم دخول أحواض جافة وغيرها من الرسوم .

أما الأسس التي تفرض بموجبها الرسوم وتختلف من دولة الى أخرى . فبالنسبة لرسم الارشاد والقطر يتم تسعيره إما على أساس الحمولة الصافية المسجلة أو على أساس الحمولة الكلية المسجلة أو على أساس ميلج معين من كل عملية أو حسب طول السفينة ، أو حسب قوة القطر ، أو على أساس طول المسافة التي تستمر خلالها عملية القطر .

ويتم حساب الرسوم المفروضة على السفن في القطر العربي لسوريا على أساس الحمولة الصافية المسجلة للسفينة وتتخذ في الأشكال التالية : (١)

- بدل الرسو : وهو البدل المفروض على السفينة نتيحة وقوفها في حوض الرسو ويفرض على أساس خمسة عشر قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة وعن كل يوم أو جزئه .

- بدل التلميع : وهو البدل المفروض على السفينة نتيحة وقوفها على الرصيف المخصص لها من أجل اسد ، إعطيه التوريع أو الشحار ، ويحدد هذا البدل بمبلغ عشرين قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة وعن كل يوم أو جزئه .

بدل الارشاد والقطر : وهو المبلغ المفروض على السفينة نتيحة ارشاد السفينة وقطرها الى داخل الرسو ، ويحدد هذا المبلغ على أساس خمسة وستين قرشا سوريا عن كل برميل مسجل من حمولة السفينة لقاء كل عملية ارشاد وقطر أو عن كل تعبير سكان رسو السفينة اذا كان هذا التعبير سفلحتها

هذا ولا تخضع لبدي الارشاد والقطر السفن التابعة للدولة وهي السفن المخصصة للأعمال التجارية والسفن الحربية اسفينة أو الاغنية بنا على طاسب المرحح الرسمي . كما يستثنى من بدل الارشاد والقطر السفن التي يقل طولها عن عشرة أمتار ، ما اذا استعانت هذه السفن بالارشاد فمترتب عليها الرسم .

(١) المرسوم التشريعي رقم (١٣) لعام ١٩٢٤ المتضمن احداث وزارة النور .

ب - الرسوم المفروضة على البضائع :

وتنقسم الى قسمين : القسم الأول يتعلق برسم الصاولة والقسم الثاني يتعلق برسم التخزين . وتعرض الرسوم على البضائع على أساس الطن المحمي أو الوزن المحمي وتأتي هنا أهمية البضاعة ونوعيتها وقيمتها في وضع التعريفات الخاصة بها ، وتصدر المراسم والقوائم توضح فيها تعرفات رسوم جميع أنواع البضائع .

أما رسوم التخزين المفرض على بضاعة إما على أساس المساحة التي تشغلها في المخزن أو حسب خصائصها من وزن وحجم وخطورة أو على أساس قيمتها يتم حساب الرسوم على أساس لفترتها التي تقضيها البضاعة في المخزن . ولقد قسمت البضائع الواردة الى القطر الى ست مجموعات تفرض على أساسها التعريفات : (١)

- الفئة الأولى : وتتكون من لبضائع التالية : خشب - حديد - فولاد - حديد خام - حجارة مرط غير معبأة
- الفئة الثانية : مركبات - آلات - مقطورات .
- الفئة الثالثة : السوائل غير المعبأة التي يتم تغريبها وتحميلها بالضح .
- الفئة الرابعة : البضائع المعبأة بأكياس حبوب وشتقاتها ، أرز - سكر - بطاطا - كسبه - اسمن - أسعده - ملح - حبس .

- الفئة الخامسة : البضائع المستوردة ضمن حاويات أو مركبات وشاحنات .

- الفئة السادسة : جميع البضائع الأخرى .

وتختلف البدلات المدروسة على تلك البضائع فيما إذا كانت هذه البضائع :

- في حالة سحب مباشر أو

- في حالة ادخال واخراج .

الحالة الأولى :

وتكون بالنسبة للبضائع التي تمر عبر الرصيف دون ابداعها في أماكن الايداع وتشمل نقل البضائع من عتابر السفينة وتستيفها على ظهر وسائل النقل والعكس .

أما الحالة الثانية :

حالة الادخال والاخراج وتشمل نقل البضائع من عتابر السفينة إلى المكان المختص في أماكن الايداع وترتيبها فيها حسب أوصافها وعلاماتها وفقاً لبوالص الشحن ، ثم إعادة اخراجها وتحديد البدلات وفقاً لذلك على الشكل التالي :

البدلات بالمليارات السورية عن كل طن (١)

الفئة	سحب مباشر	ادخال واخراج
الفئة الأولى	٤٠	٤٥
الفئة الثانية	٦٠	٩٥
الفئة الثالثة	٤٠	٤٥
الفئة الرابعة	٣٥	٤٠
الفئة الخامسة	٤٥	٥٥
الفئة السادسة	٨٠	١٠٠

أما البدلات المترتبة على البضائع المخزنة ، فيحدد بدل الغمر في السرافق السورية وفقاً للمادة الأولى من المرسوم التشريعي رقم (٢٧٤٣) تاريخ ١٩٨٥/١٠/٢٤ بالقروض السورية عن كل طن أو جرفته كما يلي :

من كل يوم من مدة الغمر التي لا تتجاوز	١٥ يوماً	٤٥ ق س
" " " " " "	١٥ يوماً ولا تتجاوز	٣٠ يوماً ٧٠ ق س
" " " " " "	٢٠ " "	٤٥ " ١٠٠ ق س
" " " " " "	٤٥ " "	٦٠ " ١٥٠ ق س
" " " " " "	٦٠ " "	٧٥ " ٢٠٠ ق س
" " " " " "	٧٥ " "	٩٠ " ٣٠٠ ق س
" " " " " "	٩٠ " "	- ٥٠٠ ق س

(١) المرسوم التشريعي رقم ٢٧٤٣ المتعلق باستثمار السرافق السورية
تاريخ ١٩٨٥/١٠/٢٤ الصادر عن رئاسة الجمهورية .

كل هذه العوامل وغيرها مجتمعة أدت الى وصول مرفأى القطر الى وضع حاسر اقتصاديا ، زيادة التكاليف عن الإيرادات ، بالإضافة الى أمور أخرى كزيادة أعداد العاملين في المرفأى السورية الذين لا يعطون بكامل طاقتهم الانتاجية ، وتحول القسم الكبير منهم الى بطالة مقنعة . فقد شكلت رواتب العاملين وأجورهم في هذه المرفأى القسم الأعظم من التكاليف ، ان بلغت اجمالي الأجور والرواتب في مرفأى طرطوس عـــام ١٩٧٩ حوالي ١٦ ٪ من اجمالي التكاليف البالغة (٥٥٨٧٩٠٠٠) ل . س . وتطورت لتبلغ ٧٠ ٪ في عام ١٩٨٣ من اجمالي التكاليف البالغة (٨٢٨١٦٠٠٠) ل . س .

كما بلغ اجمالي الأجور والرواتب في مرفأى اللاذقية عـــام ١٩٧٩ (٦٨٦ ٪) من اجمالي التكاليف البالغة (٥٤٦٣٩٠٠٠) ل . س . في حين بلغ في عام ١٩٨٣ حوالي ٦٥ ٪ من أصل التكاليف البالغة (٩٥٤٢٤٠٠٠) ل . س .

وقد كانت تكاليف وإيرادات مرفأى القطر التجارية على الشكل التالي (١) :
أ - مرفأى طرطوس (بالآلف ل . س)

السنة	الإيرادات	التكاليف	الجور	المحاورة
١٩٧٩	١٠٢٣٩٥	٥٥٨٧٩	٤٦٥١٦	-
١٩٨٠	١٣٦٤٥٨	٧٩٧٠٢	٥٦٢٥٦	-
١٩٨١	١٣٤٥٨٠	٨٧٧٤٣	٤٦٨٣٧	-
١٩٨٢	٩٦٠٠٠	٩١٨٩٢	١٠٨	-
١٩٨٣	٨٠٣٩٣	٨٢٨١٦	—	٢٤٢٣

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مرفأى طرطوس واللاذقية .

ب - مرفأ اللاذقية (بالآف ل . س)

السنة	الايادات	التكاليف	الخسر	الخسارة
١٩٧٩	٨١١٢٥	٥٤٦٢٩	٢٦٤٩٦	-
١٩٨٠	١١٦٦١٢	٨٥٩٩٠	٢٠٦٢٢	-
١٩٨١	١١٧١٨٥	٩٤٢٤١	٢٢٩٤٤	-
١٩٨٢	٩٩٨٦٥	١٠٢٠٦٤	-	٢١٩٩
١٩٨٣	٨٨١٨٨	٩٥٢٤٠	-	٧٠٥٢

هذا وقد تزايدت الخسائر في الأقوام الأخيرة تشمل الفروق بين
الايادات والتكاليف في عام ١٩٨٤ في مرفأ طرطوس الى (١٠٥٦١٢٩٩)
ل . س . أما ايرادات المرافئ فهي محصورة بالرسوم ولبدلات التي
تحصلها من السفن التي تؤم المرفأ وهذه ابدلات هي : بدل رسو -
بدل تلبس - بدل ارشاد وقطر - بدل تفريغ - بدل شحن وتغريض -
بدل قتاله - بدل تهريب وغيرها من البدلات الاخرى .

وهذه البدلات تتحقق في حال قدوم السفن الى المرافئ ولا تتحقق
في غيابها واننا لاحظنا اعداد السفن القادمة الى مرفأ القطر خلال الفترة
١٩٧٩ - ١٩٨٣ يرى لدى انخفاض اعداد هذه السفن لصل في عام
١٩٨٣ الى نصف ما كانت عليه في عام ١٩٧٩ .

وهما يلي حد ولا يوضح اعداد السفن الواردة الى مرفأ القطر خلال
الفترة ١٩٧٩ - ١٩٨٣ . (١)

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث اعتمادا على سجلات مرفأ طرطوس
واللاذقية .

جدول رقم (٤٢)

الحرف	السنوات				
	١٩٨٢	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩
طوطوس	٨٨٦	٩٨٧	١٩١٠	٢٠٢٩	١٩٤٤
اللاذقية	١٢٦٣	١١٤٤	٢٠٦٨	٢٠٤٢	٢٢٤٣
المجموع	٢١٤٩	٢٦٣١	٣٩٧٨	٤٠٧١	٤١٨٧

ثانياً - المرافق النفطية :

تتشكل المرافق النفطية في القطر العربي السوري بمصبات النفط الموجودة على الساحل السوري وتقوم هذه المصبات باستقبال ناقلات النفط الخام وناقلات المنتجات النفطية وناقلات الغاز الطبيعي .

- ١- المصبات فهي : (١- مصب طرطوس .
- ٢- مصب بانياس .
- ٣- مصب اللاذقية .

١- مصب طرطوس :

يعتبر مصب طرطوس امتداد الشركة نقل النفط الخام السوري المستج في حقول كراتشوك وتقوم تلك الشركة بإدارته . ويستطيع مصب طرطوس أن يستقبل ناقلات حتى حمولة / ١٢٠ ألف طن كحد أقصى وفيه مرطبان قطر الواحد منهما (١٢ × ٢) انش وطاقته تعمله في الساعة ٤٥٠٠ / ٤٥٠ طن ويصدر عن طريقه / ٨ / مليون طن سنوياً ويتم شحن الناقلات عن طريق ضخ النفط في عنابرها

ولقد استقبل مصب طرطوس في عام ١٩٨٦ (٥٦) ناقلة نفط صدر عليها حوالي (٤) ملايين طن ، وفيما يلي جدول يوضح عدد الناقلات والكميات المحملة عليها خلال الفترة الزمنية ١٩٨٦ - ١٩٩٦

جدول رقم (٤٣)

يوضح الكميات المصدرة عبر مصب طرطوس من النفط الخام السوري (١)

السنة	عدد اسافلات	كمية النفط المصدرة باسطن المترى
١٩٧٦	١٣٩	٩٠٦٧٠٠٠
١٩٧٧	١٢٢	٧٩٤٠٠٠٠
١٩٧٨	١١٥	٨١٠٠٠٠٠
١٩٧٩	١٠٨	٧٦٩٠٠٠٠
١٩٨٠	٨٤	٦٣١٠٠٠٠
١٩٨١	٧٩	٥٥٤٠٠٠٠
١٩٨٢	٧١	٥٣٢٠٠٠٠
١٩٨٣	٨١	٥٨٦٠٠٠٠
١٩٨٤	٧٥	٥١٢٠٠٠٠
١٩٨٥	٦٢	٤٤٤٠٠٠٠
١٩٨٦	٥٦	٤٠٥٠٠٠٠

وبالاحظ من الجدول أعلاه انخفاض كمية النفط المصدرة بعد عام ١٩٨٠
والسبب الرئيسي في هذا الانخفاض يعود الى أن مصفاة بانياس بدأت
بتكرير النفط السوري مما دعا الى نقص الكميات المصدرة من النفط الخام ،
بالإضافة الى انخفاض إنتاج الآبار النفطية السورية ، أما بالنسبة لسمسية
الناقلات التي تقوم بتحميل النفط السوري فقد كانت على سبيل المثال
خلال شهر حزيران ١٩٨٨ على الشكل التالي : (٢)

(١) و (٢) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث من واقع سجلات مصب طرطوس.

اسم الناقل	جنسيتها	المصدر	الكمية بالطن
داسيا	رومانية	رومانيا	٧٠٤٧٣
تيوس باسوس	يونانية	ايطاليا	٧٠١٨٦
نيتون فوكس	سغامورة	ايطاليا	٨٨٨٧٠
ورشي	قهرصية	فرنسا	٤٦٩١٧

يشكل عام ثار الحسيات التي تقوم بحمل ليترون السوري هــي :
 ايطالية - رومانية - فرنسية - قبرصية - يمانية - سويسرية - ألمانية غربية ،
 هذا ويأتي النفط السوري من حقول كراتشوك الى مصفاة حمص ومصفاة
 طرطوس ، وتقوم خطوط الشركة السورية لنقل النفط بإيصاله الى المصفاة
 والمصب وهي :

- أ - خط كراتشوك - حمص وقطره (٢٢) بوصة بطول (٥٦٠) كم .
- ب - خط حمص - طرطوس حتى المصب وقطره (١٨) بوصة وطوله (٩٠) كم .
- ج - خط ثاني من حمص الى طرطوس حتى المصب وقطره (١٨) بوصة وطوله (٩٠) كم ، وهو قيد . وبلغ الاسطاعة السنوية لشبكة الخطوط أعلاه (١٣) مليون طن .
- ٢ - مصب بانماس :

تقوم بإدارة الشركة السورية لنقل النفط والتي كانت سابقا شركة نفط العراق (I.P.C) وقد أممت الشركة في ١/١/١٩٧٢ وتحتص هذه الشركة بنقل نفط العراق من الحدود العراقية الى الحدود اللبنانية والتي مصافي بانماس وحمص وتتألف خطوط الشركة من :

آ - القسم المتجه من الحدود العراقية الى الحدود اللبنانية وهو عبارة عن ثلاثة خطوط هي : -

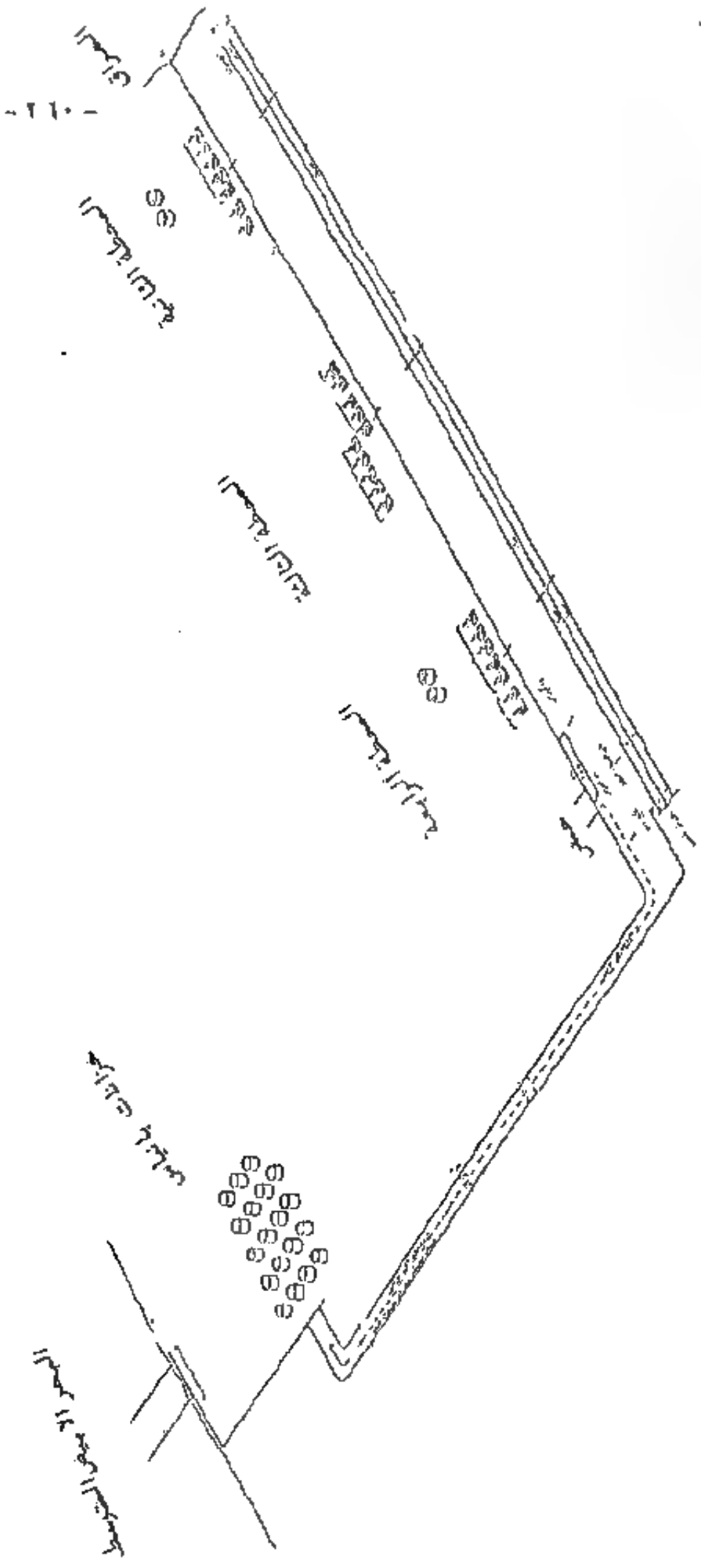
- الخط الأول وقطره ٣٠ نشا وطوله ٤٣٠ كم
- " الثاني " ١٢ " " ٤٣٠ كم
- " الثالث " ١٦ " " ٤٣٠ كم لنقل انشمار
الطبيعي .

ب - القسم المتجه من الحدود العراقية الى مصب بانياس وهذا القسم موزع على الشكل التالي : -

- خط من الحدود العراقية الى منطقة كوع عسر شرقي حمص وقطره (٢٢) اشا وطوله (٣٥٢) كم .

- خطان من كوع عسر الى بانياس ، طول كل منهما (١٤٣) كم ، وقطر أحدهما (٢٤) اشا .

وفيما يلي مخطط يوضح خطوط نقل النفط من الحدود العراقية الى مصب بانياس الساحل على البحر الأبيض المتوسط .



المصدر : إدارة مكتب باسياس .

ويستقبل مصب بانياس ناقلات النفط في حالتي الاستيراد والتصدير ويعمل في الوقت الحاضر بعد توقف ضخ البترول العراقي بتصدير البترول السوري الخام الخفيف المنتج من حقول (التيم) ، وقد ازدادت أهمية مصب بانياس بعد بناء مصفاة بانياس البترولية الضخمة التي تقوم بتكرير كميات كبيرة من البترول للاستهلاك الداخلي ، وفيما يلي حد ولا يوضح الكميات المصدّرة من منتجات النفط السوري عن طريق مصب بانياس . (١)

جدول رقم (٤٤)

نوع المادة	الكمية بالطن المتري	تاريخ التصدير	عدد الناقلات
النفط	١٧٢٠١٥٦	من ١٩٢٩ وحتى ١٩٨٨	٧٣
بنزين ممتاز	٤٩٨٤٥٣٨	" ١٩٨١ " ١٩٨٩	٢٢
بنزين عادي	١٣٥٥٧٣	" ١٩٨٢ " ١٩٨٩	٨
ساروت	١٢٠٢٨٠٢	من ٢٠ ١٩٨٨ " نيسان ١٩٨٩	٦
كبروسين طائرات	٢٧١٠٠٤	" ١٩٨٦ " أيار ١٩٨٩	١٧

أما فيما يخص النفط السوري المصدّر عن طريق مصفاة بانياس فقد بدأ منذ ١٩٨٩/٢/٢٢ وقد بلغت الكميات المصدّرة حتى نيسان من نفس العام (٥٤٢٠٥٥٩٩٧٤) طناً مترياً ، وبلغ عدد الناقلات التي حملت هذه الكمية (٧) ناقلات .

أما النفط العراقي المصدّر عن طريق مصب بانياس فقد توقف عبده مرات وهو متوقف الآن بسبب الأوضاع السياسية .

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث ، استناداً الى سجلات مصب بانياس .

اذ توقف الصبح في ١٩٧٣/١٠/٧ وعاد بتاريخ ١٩٧٣/١١/٢
ثم " " " ١٩٧٦/٤/٩ " " ١٩٧٩/٣/٢٤
" " " ١٩٨٠/٩/٢٧ " " ١٩٨٠/١١/٢٨

وأخيرا توقف الصبح في ١٩٨٢/٤/١٠ ولا يزال متوقفا حستى الآن ،
وكانت كميات النفط العراقي المصدرة عن طريق مصب بانهايس في السنوات
السابقة كالتالي : (١)

الكميات بالطن المتري	السنة
٧,٢٨٩,٠٠٠	١٩٨٠
١٠,٨٢٧,٠٠٠	١٩٨١
٤,٠٢٨,٠٠٠	١٩٨٢

٣- مصب اللاذقية :

تقوم بإدارة المصب اشركة السورية للتحرير وتوزيع المنتجات النفطية
(محروقات) ، ويختص بتصدير المشتقات النفطية واستيرادها . وقد بدأ
المعمل فيه منذ سنة ١٩٥٩ ويتكون المصب من ثلاثة مرابط لا تتسع ببطاقة
صح عالية وتبلغ (٨ - ١٠) انشات كما أن قدرته على استقبال لناقلات
الكبيرة محدودة وتصل الى حوالي / ٢٠٠٠٠ طن ولم يعد المصب يستقبل
ناقلات نفط مستورد ، وذلك يعود الى :

(١) نفس المرجع السابق .

- آ - عدم قدرة المصّب على استقبال زبائن كثيرة .
ب - احلال مصّب بامياس محله والذي أصبحت مهمته استقبال الناقصات من أجل الاستيراد والتصدير .

هذا مع العلم أنّ الفطر لم يعد يستورد في الوقت الحاضر أيّ مشتقات نفطية وإنما يستورد الحارّ لطبيعي وتقوم مصافي الفطر بتأمين جميع متطلبات الفطر من المشتقات النفطية اللازمة للاستهلاك المحلي ويتم عبر مصّب اللادقية في الفترة الأخيرة تصدير بعض الكميات الصغيرة من البنزين وماروت خاصة الى الفطر اللبناني ، لتحقيق .

وفيما يلي جدول يوضح الكميات المصدّرة عبر مصّب اللادقية خلال عامي ١٩٨٨ - ١٩٨٩ . (١)

جدول رقم (٤٥)

السنة	لكمية بالاطنار	نوع احادة	عدد الناقلات
١٩٨٨	٥٣٨١٢	بنزين	٢٨
	١٦٣٥٣	ماروت	١٤
١٩٨٩	٦٥٢١	بنزين	٥
	٢٠٦٢	ماروت	١
المجموع	٨١٢٩٨ طن	بنزين وماروت	٤٨ ناقلة

هذا وفي إطار توسيع مرفأ اللادقية يخطط لارالة مصّب اللادقية نهائياً .

(١) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث ، اعتمدت على سجلات الناقلات في مصّب اللادقية .

إيرادات مصبات البترول السورية :

نورد فيما يلي جدول التصرفات لاستثمار المصبات البتروليّة على الشاطئ العربي السوري حسب القانون (٣٠) لعام ١٩٢١ وقرار السيد وزير النفط رقم (١٠٦٦) تاريخ ١٢/٣١/١٩٨٣ :

- ١- يحدد رسم الرسو بثمانية قروش سورية عن كل برميل صافي محمل من حمول السفينة .
- ٢- يحدد رسم التليس من كل برميل صافي محمل بخمسة قروش سورية عن كل (١٢) ساعة أو جزئها .
- ٣ يحدد رسم الارشاد وعمليات الربط والحل عن كل باثله توهم المصبات بها يلي :
 - أ - ثلاثة آلاف ليرة سورية مخطوطة .
 - ب - خمس وعشرون ليرة سورية عن كل مائة برميل أو جزئها .
- ٤- يضاعف الرسم المحدد بالعقود السابقة في الحالات التالية :
 - أ - عند الطلب الى الناقلة الخروج من المربط ورفضها الاستجابة من الفترة المحددة .
 - ب - عند عودة الناقلة الى المربط لأسباب تعود لها وحدها .

٥- اضافة الى الرسم المحدد في الفقرة (٣) تستوى ٢٥ ٪ في الحسابات التالية : (١)

مادة ٣- تستوفي زيادة قدرها ٢٥٪ من الأجر المحددة أعلاه اذا قدمت هذه الخدمات أثناء العطل والاعياد الرسمية أو خارج أوقات الدوام الرسمي طبقاً للأنظمة المعمول بها لدى كل منصب .

مادة ٤- يحسم ٢٥٪ من الأجر المذكوره أعلاه اذا قدمت الخدمات للصحات العامة .

دمشق ١٩٨٤/٢/٥

وزير النفط

ثالثاً - الأسطول السوري :

يقصد بالأسطول السوري السفن التي تتمتع بالجنسية العربية السورية والرافعة للعلم العربي السوري .

اد نصت المادة الثانية من قانون لتجاره البحرية لاكتساب الجنسية الجنسية السورية على مايلي . (١)

- أ - أن تكون مسجلة في أحد المرافئ السورية .
- ب - أن يكون مالكيها سورياً وإذا كانت مملوكة على الشيوع من قبل عدة أشخاص فيشترط أن تكون نصف حصصها على الأقل حارية بملكيتها أشخاص سورياً .

ولكن المشرع خرج على هذا الشرط حين أجاز للسفن التي تخص أشخاصاً أجانب مقربين في سورية بأن تسجل في أحد المرافئ السورية باجارة من وزير النقل إذا كانت هذه السفن معدة للنزعة وللتجول داخل مرفأ سورياً من أية ملاحية أخرى .

- ج - أما إذا كانت السفينة مملوكة لشركة سورية من شركات الأموال فيشترط بالإضافة الى ضرورة كون نصف عدد الأسهم على الأقل مملوكاً لمواطنين سورياً أن تكون أكثرية أعضاء مجلس الإدارة مع رئيسه من يحملون الجنسية العربية السورية . ولم يذكر القانون الحالة التي تكون فيها السفينة مملوكة من قبل شركات الأشخاص .

ويرى الدكتور الياس حداد أنه يتوجب عندئذ أن تكون أغلبية حصص الشركة عائدة لأشخاص سورياً وأن يكون المدير أو غالبية المديرين في حال تعددهم من يحملون الجنسية العربية السورية .

(١) حداد الياس ، القانون لتجاري (برى بحري جوى) ، مرجع سبق

هذا وقد بلغ عدد السفن التجارية المسجلة في القطر العربي السوري حتى عام ١٩٨٩ (١٠٢) سفن موزعة على قطاعات ثلاثة هي :

- ١- السفن التابعة للقطاع العام ويبلغ عددها ثلاث سفن فقط .
- ٢- " " " المشترك " " سفينتين .
- ٣- " " " الخاص " " (٩٨) سفينة

١- السفن التي تعهد للقطاع العام :

وتشملها شركة الملاحة البحرية السورية التي أُحدثت بالقرار /٢٩٨/ تاريخ ١٩٧٤/١١/٢١ وقد وضعت موضع التشغيل بالرسوم التشريعي رقم (٢٧) تاريخ ١٩٧٧/٧/٣٠ وغاية الشركة :

- أ- شراء وإيجار واستئجار وتجهيز جميع أنواع السفن والمعدات اللازمة للشركة .
- ب- القيام بعمليات النقل البحري المختلفة على السفن المطوقة للشركة كسنة أو الاستأجرة من قبلها ولها عند الضرورة أن تعهد إلى سفن أخرى بنقل البضائع المربوطة على سفنها .
- ج- أحداث الورش البحرية والمستودعات والمخازن وغيرها .
- د- تملك واستئجار العقارات اللازمة لنشاط الشركة .
- هـ- عقد القروض اللازمة للشركة مع الهيئات المانية المحلية والمخارجية وفق النصوص السائدة .
- و- إنشاء شركات ملاحية مختلطة بينها وبين شركات أخرى عربية وأجنبية .
- ز- الاشتراك مع الهيئات التي تزاوّل أعمالاً متصلة بأعمالها واتعاون معها في تحقيق أغراضها وذلك داخل القطر وخارجها والاتفاق مع الشركات العربية والأجنبية على تسيير خطوط مشتركة والمساهمة في المؤتمرات الملاحية عند الضرورة .

ج - الاستعانة بالخبرات العربية والأجنبية بممارسة أعمالها .

هذا وقد حددت رأسمال الشركة وفق المادة الثالثة من مرسوم إحداثها بمائة مليون ليرة سورية .

وقد صدر قرار بتمشيد السفن الثلاث في عام ١٩٧٧ من قبل لجنة الإقلاع وهذه السفن هي :

- السفينة دمشق :

وبُنيت في ألمانيا الاتحادية عام ١٩٦٣ ، حمولتها الكلية (٤٠٤٦) طناً ، طولها الكلي (٩١ر١٥) م ، العرض الوسطي (١٤ر٦٣) م ، الماطس الأعظمي (٧) م ، عدد السعاب (٢) ، السرعة (١٢) عقدة / سا .

- السفينة اللاذقية :

وقد بُنيت في هولندا عام ١٩٦٩ ، حمولتها الكلية (٣٩٨٩) طناً ، طولها الكلي (٨١ر٨٤) م ، العرض الوسطي (١٤ر٨٥) م ، الماطس الأعظمي (٦ر٩٢) م ، عدد السعاب (٢) ، ثنائية السطح ، مجهزة لنقل الغضار والفواكه ، السرعة (١٣ر٥) عقدة / سا .

- السفينة أرواح :

وقد بُنيت في ألمانيا الاتحادية عام ١٩٧٢ ، تبلغ حمولتها الكلية (٣٦٧٣) طناً ، طولها الكلي (٨٠ر٥٠) م ، العرض الوسطي (١٥ر٦٠) م ، الماطس الأعظمي (٦ر٤٨) م ، عدد السعاب (٢) ، عدد السطح (٢) ، السرعة (١٢ر٥) عقدة / سا مجهزة لنقل الغضار والفواكه .

مخطوط عمل الشركة :

يمكن القول أن شركة الملاحة البحرية السورية تقوم بتسيير سفنها بشكل شبه منتظم فهي تعمل في مخطوط بحرية منتظمة وفي نفس الوقت تقسمون بنقل أية بضاعة تعرض عليها من مكان آخر غير مخطوطها المنتظمة .

أما المخطوط الرئيسي التي تعمل عليها سفن الشركة هي :

أ - خط اللاذقية - طرطوس - برشلونه وبالعكس . ويشمل هذا الخط المدن التالية : اللاذقية - طرطوس - برشلونه كاستون - فالنسيا - مارساليا لاسبيزا - ليفورنو ، هذا بالإضافة إلى أية موانئ أخرى على الخط يتوفر فيها شحنات .

ب - خط اللاذقية - طرطوس - فينسيا وبالعكس . ويشمل (فينسيا - تريستا - كوبراشا - ريجيكا - رافينا - بيرايس) . هذا بالإضافة إلى جميع الموانئ الأخرى الواقعة على الخط .

وتعتبر سفن الشركة سفن بضائع عامة وهي تنقل جميع أنواع البضائع المختلفة ومن هذه البضائع : حبوب - اسمنت - أخشاب - كبريتات - سماد - أعلاف - قطن - حديد - ورق - آلات ومعدات نسي بعض الأحيان لأنها غير مخصصة لذلك مما يسبب صاعاً في العراءات يصل إلى ٣٠٪ من حجم الشحنات .

ولقد دعت الشركة من قبل المؤتمر الملاحى العامل في نفس منطقة عمل سفن الشركة إلى الانضمام إليه وقد رفضت الشركة الانضمام إلى المؤتمر المذكور ، ويرى أن منطق الرفض هذا معقول لأسباب جهرية منها :

آ - أن سفن الشركة عند انضمامها إلى المؤتمر سوف تعمل وفق الشروط التي يخصصها المؤتمر من أهم هذه الشروط معرفة الموالين المني سوف تعمل ضمن سفن الشركة ، مما يضر باقتصاديات القطر متبعة ارتفاع تكلفة نقل البضائع السورية على سفن الشركة .

ب - ومن شروط المؤتمرات وجود أنظمة تسمح للبضائع وبالتالي سوف تحصل سفن المؤتمر على نقد جز من تجارتنا الخارجية ، وبمطـ الفطر أن يدفع أحور نقل لهذه السفن بالعملة الصعبة في حين يتم الدفع لسفن الشركة بالعملة السورية .

ج - أن وجود سفن الشركة في منطقة المؤتمر نفسها يحدو جوا من المنافسة الحقيقية على خطوط المؤتمر مما يؤدي إلى انخفاض نسبي أجور الشحن إلى القطر .

هذا ويتم عمل سفن الشركة من خلال وكلاء بحريين موزعين في جميع أنحاء المنطقة الجغرافية التي تعمل فيها سفن الشركة .

يعمل على السفن التابعة للشركة طاقم سوري يبلغ عدد حوالي (٥٦) عاملاً موزعين على كافة الاختصاصات ، من ربابنة وضباط بحريين وعمال بحريين ، أما بالنسبة لأجور العاملين فهي شديدة جدا إذا ما تم مقارنتها بالأجور البحرية لجميع الشركات الناقلة في العالم سواء عربية أو غربية .

وقد كان هرم الأجور الشهيرة يعمل باختلاف الاختصاصات كالتالي :

الأجر الذي يتقاضاه الرها	٨٠٠٠ ل . س
الضابط البحري	٦٠٠٠ ل . س
رئيس بحارة	٣٥٠٠ ل . س
الطبايح	٢٥٠٠ ل . س

الأجر الذي يتقاضاه البحري العادي ٣٥٠٠ - ٣٠٠٠ ل.س (١)

أما أحوراعاطلين في ميدان النقل البحري المالي لنصل إلى
مستويات مالية يحددها الاتحاد الدولي لعمال النقل ITP

INTER NOTIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION

وقد كانت في عام ١٩٧٩ حسب تسلسل الرتب المرحولة على ظهر
السفينة وفق الجدول التالي : (٢)

-
- (١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية
للملاحة البحرية في اللاذقية .
 - (٢) أبو معاش محمد رضا ، ١٩٨٥ - الطواقم البحرية والأسطول المصري ،
مجلة الأكاديمية البحرية للنقل البحري ، المجلد (١١) ، العدد
(٢١) ، ص ٣٤ - ٤٨ .

جدول رقم (٤٦)

م	الرتبة	الراتب الشهري (الحد الأدنى)	بدل الاعازات
١-	الرياس	٢٢٩٦ر	٩١٨٠ر
٢-	رئيس الصباط المهندس	٢٠٨٦ر	٨٣٤٠ر
٣-	" " الملاحيين	١٤٨٢ر	٥٩٢٠ر
٤-	ضابط مهندس أول	١٤٨٢ر	٥٩٢٠ر
٥-	ضابط ثاني ملاحي	١١٨٧ر	٤٧٥٠ر
٦-	ضابط مهندس ثان	١١٨٧ر	٤٧٥٠ر
٧-	ضابط ثالث ملاحي	١١٤٤ر	٤٥٥٠ر
٨-	ضابط مهندس ثالث	١١٤٤ر	٤٥٨٠ر
٩-	ضابط راديو	١١٨٧ر	٤٧٥٠ر
١٠-	مهندس كهربائي	١١٨٧ر	٤٧٥٠ر
١١-	كهربائي ثان	٩٩٨ر	٣٩٩٠ر
١٢-	رئيس بحارة	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٣-	بحار	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٤-	ميكانيكي	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٥-	رئيس الطباخين	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٦-	شغل آلات	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٧-	أمين مخزن	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٨-	عامل مضخات	٧٥٢ر	٣٠٢٠ر
١٩-	بحار ماهر	٦٧٤ر	٢٦٩٠ر
٢٠-	زيات	٦٧٤ر	٢٦٩٠ر
٢١-	طباخ ثان	٥٧٤ر	٢٦٩٠ر
٢٢-	بحار عادي	٥٠١ر	٢٠١٠ر
٢٣-	عامل سطح	٢٨٨ر	١١٥٠ر
٢٤-	عامل نظافة	٢٨٨ر	١١٥٠ر

أما كميات البضائع المنقولة على سدن الشركة خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٨٨ فقد كانت على الشكل التالي : (١)

الكميات بالأطنان	النسبة
٨٦٣٩١	١٩٨٥
٦٨٠٥٦	١٩٨٦
٧٦٩٦٧	١٩٨٧
١٠٣٠٠٠	١٩٨٨

٢- السدن التي تعود لقطاع المشترك :

تعتبر عن القطاع المشترك للملاحة البحرية في القطر السوري السوري الشركة السورية الأردنية للنقل البحري المحدثة في ١٩٧٥/٨/٢٠ بموجب عقد التأسيس الموقع بين وزير النقل في القطر والشقيتين المصدق بالقانون رقم (١٢) تاريخ ١٩٧٥/١١/٢١ وقد حددت القانسون مهام الشركة المذكورة بالقيام بعمليات النقل البحري المتنوعة بما يخص م أعراض التجارة الخارجية في القطر .

وقد تأسست الشركة برأسمال قدره (١٠٠) مليون ل.س من موزع مناصفة بين القطر ، وتم التعاقد على بناء سفينتين مع شركة يوسوية بقيمة (٤٧٥٠٠٠٠) دولار تدفع على الشكل التالي :

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية للملاحة البحرية .

١٠٪	من القيمة عند التعاقد
٥٪	وصح القيمة " " "
٥٪	التأمين " " "
٥٪	الاستلام " " "
٢٥٪	تسدد على (١٤) شهرا بمائدة ٨٪ سنويا تستحق بعد
٦ /	أشهر من تاريخ الاستلام .

وقد تعهدت الشركة البولونية بتسليم السفينة الأولى في ٧٩/٣/٣١
والثانية بتاريخ ١٩٧٩/١٢/٣١ وقد تم الاستلام حسب المواضع
المقدمة .

المواضع العامة للسفن التابعة للشركة السورية الأردنية للنقل البحري :
تملك الشركة السورية الأردنية سفينتين (بردي واليرموك) وهي سفن
متعددة الأغراض وذات مواصفات موحدة لكل منهما ، لذلك يطلق عليهما

. SISTER SHIPS

الطول الاحمالي	١٢٣ر٨ م
العرض الكلي	١٦ر٩٩ م
فاطس السفينة	٧ر٣ م
سرعة السفينة	١٥ر٥ عقدة / سا
الحمولة الكلية	٦٣٠٠
حمولة مخزن التبريد	٥٠٠ طن
الطاقم	٣٢ فرد

مخطوط عند الشركة :

تعتمد سفن الشركة بشكل نظامي على مخطوط بحرية منتظمة وقد تم اختيار المخطوط لاعتبارات اقتصادية منطلقاً من اسحجم السنوى للمضائسج المنقولة عليه ، وهو : - الخط الواصل بين موانئ " شمال غرب أورس - (هامبورغ - برلين - استنبورج ووتردام والموانئ السورية) .

وقد كانت الكميات المنقولة على سفن الشركة على الشكل التالي :

جدول رقم (٤٧)

(بالطن) (١)

الكميات المنقولة	عدد الرحلات	المنة
٦٦٤٠٤	١١	١٩٨٠
٦١٢٨٨	١١	١٩٨١
٦٨٢٢٦	١١	١٩٨٢
٢٢٨٢٨	١١	١٩٨٣
٧٢٠٥٤	١١	١٩٨٤
٦٨٠١٥	١١	١٩٨٥
٧٠٦٩٩	١١	١٩٨٦
٦٢١١٩	١٣	١٩٨٧
٢٠٥٢٢٣٢	٩٠	المجموع

وقد حققت الشركة المذكورة أرباحاً جيدة خلال الأعوام التالية : (٢)

(٢ و ١) دراسات جدانية قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية الأردنية للمفعل البحري .

السنة	صافي الربح (ل.س.)
١٩٨٠	٥٦٦٨ ٢١٣
١٩٨١	٢٠٨٩ ٢٠٤
١٩٨٢	١٦٢٨ ٠٢٣
١٩٨٣	١٢٩١ ٠٣٢
١٩٨٤	٢٦٩ ٢٦٦
١٩٨٥	٧٧٦٨ ٢٩٨
المجموع	١٨٧٦٤ ٧٣٦

هذا ويعود السبب الرئيسي لانخفاض الربح الصافي في عام ١٩٨٤ بشكل كبير الى أن الشركة دعت الجزء المتربط على الجانب الأردني من الأقساط المخصصة للشركة البولونية وقدره (٧٢٧٧٦٧) دولاراً أمريكياً .

طائف الشركة العامل على سفنها :

يبلغ الطائفة الذي يعمل على سفن الشركة السورية الأردنية للنقل البحري ، حوالي (٦٤) فرداً من مختلف الاختصاصات ، أما الأجور المدفوعة للهمم العمالي العامل على السفينة فهو على الشكل التالي :

الراتب الشهري (د.م.) (١)	الوظيفة
٢٠٠٠٠	١- الرئيس
١٠٠٠٠	٢- ضابط أول
٧٠٠٠	٣- ضابط ثاني
٤٥٠٠	٤- ضابط ثالث

يلاحظ أن الأمور هنا فصل من الأمور المدروسة للعالمين على سبيل
القطاع العام في سوريا كما رأينا آنفاً ، ولكنها مع ذلك تبقى منخفضة
بالنسبة إلى الأمور العالمية ، وهذا يعود إلى نوع الاختصاصات المحلية
التي ترك الشركة المذكورة ، للبحث عن شركات أخرى تدفع لهم أجوراً
أعلى .

٣- الأسطول التابع للقطاع الخاص السوري :

بلغ عدد السفن التي تعمل الجنسية العربية السورية ومسجلة في
مركز القطر وتابعة لقطاع الخاص السوري حتى عام ١٩٨٩ (٩٨) سفينة
وهذا العدد قليل بالنسبة للسفن التي يملكها ملاك سوريون ولكنها
مسجلة لدى دول أخرى .

ونتيجة البحث الميداني حول مختلف السفن المملوكة لسوريين ،
وبكثرتها مسجلة في دول أخرى غير سورية ، تبين أن عددها صاعد ما هو
مستعمل في القطر العربي السوري ، وأن أغلب هذه السفن مسجلة لدى

(١) دراسة ميدانية ، قام بها الباحث في الشركة السورية الأردنية للنقل
البحري بحرها في اللاذقية .

(لبنان - قبرص - السعودية - يما - طالطة - الهند وراس) ، أما أسباب عدم التسجيل في قطر للسفن التابعة لبلاد سوريا فهي متعددة منها :

- أ - يجب أن يكون نصف ملكية السفينة للسوريين .
- ب - يجب أن تكون السفينة مملوكة مدة سنة على الأقل من قبل ملاك سوريا .
- ج - الروتين والتعقيد الموجود في عملية التسجيل .
- د - ضبابية التسجيل وعدم وضوح في القطر ، الأمر الذي يقتضي نشر معلومات تفصيلية ومبسطة توضح شروط تسجيل السفن لدى الموانئ السورية .
- هـ - كذلك من الأسباب التي تمنع تسجيل السفن في الموانئ السورية برأي أصحاب السفن أنفسهم هو الخوف من التأميم .
- و - تقلد أصحاب سفن أنفسهم لبلاد السفن الأجانب في التسجيل لدى دول معينة .
- ز - وبأنني بعد ذلك كله الرسوم التي تترتب على عملية بيع السفن المسجلة في الموانئ السورية والتي تشكل حائل كبيرة من ثمن السفينة .
- ح - وهذا من حائلا مشروع تكليف أصحاب السفن العاملة لتعلم السوري بالصربية ، مما قد يعكس عزوه الطلاك السوريين عن تسجيل السفن في القطر العربي السوري ، حيث أن السفن المسجلة في سوريا لا تخضع لضريبة الدخل وذلك وفقا للمادة الرابعة من قانون الضريبة على الدخل والتي تنص على أنه لا يخضع لهدء الضريبة الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون (العكسون) الذين يتعاملون بالنقل الجوي

أو البحري ويشترط في منح الإعفاء أن الأشخاص غير السوريين
توفر شروط المعاملة بالمثل . (١)

(١) المرسوم التشريعي رقم (٨٥) تاريخ ١٩٤٩/٥/٢١ ، طبع في
١٩٨٩ .

ميزن الأسطول التابع للقطاع الخاص :

- أ- تعمل سفن القطاع لخاص كسفن حوالة عبر البحار عن طريق السماسرة البحريين .
- ب- يبلغ متوسط حمولة الأسطول (١٠٠٠) طن للسفينة ، مع أنه يلاحظ في الفترة الأخيرة اتباع شرج جديد في شراء السفن من قبل القطاع الخاص وسحاولة الحصول على سفن أكبر حجما تصل إلى (٢٠٠٠) طن تقريبا .
- ج- انتهاء العصر لاقتصادى لأقلب هذه السفن حيث وصل المعدل الوسطي لعمر السفينة (٢٠) سنة .
- د - عابية سفن الأسطول الخاص تعمل بدون تأمين مما يجعلها تستطيع نقل البضائع بنوايل منخفضة .
- هـ - لاعتباطية في التشغيل بدون أسلوب علمي أو علمي أو خطه أو مناهج محددة .
- و - انخفاض تكاليف تشغيل السفن الخاصة وذلك بسبب :
 - عمل السفن بدون تأمين مما يوفر دفع أقساط التأمين البحرية المرتفعة عادة وحاصه على السفن القديمة .
 - عدم اتباع دورات و برامج صيانة وإصلاح منتظمة والاعتماد على الخبرة الذاتية في الصيانة والإصلاح .
 - انحواض الأحمال البحرية للمحالة العاملة على سفن الأسطول الخاص ، وهذا يعكس استغلالا واضحا للمحالة البحرية الخاصة حيث الأحمال المنخفضة جدا مقابل الجهود المصنية جدا .

ز - يلاحظ في ملكية الأسطول الخاص تشابهك رأس المال التجاري مع الخبرة الحالية والبحرية التي تتمتع بها الحالة البحرية السورية وبالأخص عمالة (جزيرة أرواد) .

وفيما يلي جد ولا يوضح بعض السفن التابعة لقطاع المصارف والسجلات في برافق* القطر .

جدول رقم (٤٨)
جدول بأسماء السفن المسجلة في السوانس السورية للفترة من ١٩٧٩ - ١٩٨٣ والسعة للنقل

سنة الصنع	م / المرق	المساحة	الطول / م	القطار	المحمول / برميل	القائم / برميل	اسم السفينة
١٩٣٩	٢٢٢٠	٧٩٤	٤٩١٧	خاص	٢٠٧	٤٠٠	الهم
١٩٥٢	٢٩٩٢	٨٢٩	٤٩٧٧	=	١٦٢	٣٥٨	سلون
١٩٥٢	٢٩٩٨	٨٥١	٤٨٦٦	=	٢٠٢	٣٧٢	مهدى
١٩٥٣	٤٢٠	٨١٥	٤٥٥٠	=	٢١٢	٣٤١	مطام
١٩٥٠	٣٢٤١	٧٥٤	٤٥٦٥	=	٢٥١	٤٠٢	زينة
١٩٥٣	٣٢٨٥	٨١٦	٥٠٦٩	=	٢٥١	٣٤٩	نيل
١٩٥٧	٥٤٠	٩١٠	٦٦٠٠	=	٤٧٩	٨٤٩	سمر
١٩٥٣	٤١٠	٨٤٤	٤٨٨٠	=	٢٢٠	٤٥٧	عنان
١٩٣٩	٢٣٤	٦٥٥	٣٥٥٩	=	١٢	١٦٤	فيروز
١٩٥٨	٢٥٠	٨٢٥	٥٠٨٨	=	١٩٧	٣٩٧	مريم
١٩٥١	٤٦٠	٩٠٠	٦٣٠٠	=	٣٠٤	٣٩٧	نور
١٩٥٥	٢٤٠	٨٠٠	٥٠٣٥	=	٢٣٤	٣٥١	ديا
١٩٥٧	٣١١	٨٩٤	٥١٠٦	=	١٩٩	٣٣٨	زينا
١٩٥٢	٥٣٥	٩٣٠	٦٠٦٧	=	٢٣٧	٤٧١	مشاء الله
١٩٥٨	٣١٠	٨٩٠	٤٦٠٦	=	٢٤٦	٣٩٩	نعمه
١٩٤١	٤٤٤	٨١٢	٤٩١٠	=	٢٤٩	٣٩٨	حزنة
١٩٦١	٢٢٠	١٢٤٠	٧٦٦٠	=	٨٦١	١٦٣١	عبدالو
١٩٥١	٢٦٠	٨٥٤	٤٦٠٠	=	٢٢٢	٣٩٢	فدوى
١٩٥٢	٢٦٣	٨٨٠	٥٥٥٥	=	٢٥٢	٤٤٢	عمر

تابع الجدول رقم (٤٨)

سنة الصنع	المعمق / م	المحور / م	الطول / م	القطاع	الحصول الصافي / برميل	الحصول القائم / برميل	اسم السفينة
١٩٥٧	٣٩٦٦	٨٩٤	٥٢٨٠	=	٢٨٨	٤٩٣	تيجون
١٩٤٠	٣٥٠٧	٨٩٢٣	٤٩٩٢	=	٢٦٨	٣٩٩	فرات سار
١٩٥٥	٣٨١	١٠٢٠	٦٠٨٥	=	٢٣٢	٤٩٨	الطاهر
١٩٥٥	٤٦٣	٨٧١	٥٠٠٠	=	٢٦٣	٤٧٤	مروية
١٩٥٦	٥٧٥	١٠٤٠	٦٧٣٠	=	٣٢١	٤٩٩	خضم
١٩٦٠	٤٤٥	٨٥٥	٤٨٢٠	=	٢٥٩	٣٩٨	احسان
١٩٦١	٦٢٣	١٠٤٠	٦٦٧٢	=	٦٧١	١١٤٥	قدي
١٩٥٨	٥٧٥	١٠٨٠	٦٢٥٠	=	٥١٨	٦٣٥	محم
١٩٥٩	٣٨٥	٨٦٠	٥٥١٠	=	٣٠٥	٤٩٤	الم
١٩٧٢	٦٠٠	١٣٦٠	٨٠٥٠	عام	٩٢٣	١٣٩٩	ارباب
١٩٥٦	٦٢٢	١٠٨٠	٦٥٧٥	=	٥٨١	١١٣٠	نجون
١٩٧٨	٩٨٠	١٦٩٩	١٢٣٨١	مشترك	٢٨٥٤	٥٣٥٥	بركي
١٩٦٣	٧٠١	١٤٦٣	٩١١٥	عام	١٥٧٤	٢٨٠٩	لحشفي
١٩٦٩	٦٩٧	١٤١٧	٨١٧٠	=	١٦٩٢	٢٣٤٠	اللاب قبة
١٩٤٠	٣٤٥	٨٣٠	٤٦٥١	خاص	٢٧٠	٤٤٨	الهم
١٩٥١	٥٢٥	٨٧٢	٥١٣٠	=	٢٦٤	٥٠٥	السلام
١٩٧٩	٩٧٩٦	١٦٩٨٩	١١٣٨١	مشترك	٢٨٥٤	٥٣٥٥	البرموك
١٩٥٥	٣٧٠	٩٤٠	٥٤٨٥	خاص	٢٣٥	٤٩٦	خليليا
١٩٥٦	٣٨٠	٨٩٠	٥٦٩٠	=	٢٩٦	٤٩٢	واطنة
١٩٤٧	٣٤٥	٧٥٠	٤٤١٥	خاص	١٤١	٣٠٩	زكريا
١٩٦١	٣٧٠	٩٨٠	٥٥٢٤	=	١٩٩	٤٦٩	نور
١٩٥٧	٣٤٥	٨٤٠	٥٢٥٠	=	٢٧٨	٤٤٢	عبد الحفيظ

تابع السيد ول رقم (٤٨)

سنة الصبح	الصحق /	المعرض /	الطول / م	القطاع	الحصول الصافي / مرسيل	الحصول القائم / مرسيل	اسم السفينة
١٩٦٦	٣٩٧	٦٦٥	٤١٤٥	=	١٣٧	٢٤٠	اليمان
١٩٥٨	٣٧٩	٩٠٤	٦٠٣٨	=	٣٣٥	٤٩٩	سوسون
١٩٥٧	٣٩٠	٩٦٠	٦١٨٥	=	٣٥١	٤٩٩	نوري
١٩٥٨	٣٧٠	٩٨٠	٥٩٢٤	=	٢١٠	٣٩٩	الخيلاء
١٩٥٧	٤٠٨	٩٠٠	٦١٠٠	=	٢٤٧	٤٧٣	محمد ١
		تسجيل مؤقت	إعطيت رقم	=	التسجيل	قيد	ريشفي
١٩٤٣	٣٧٠	٨٣٠	٢٩٥٠	=	١٠١	٢٠٨	توفيق
١٩٥٤	٣٨٠	٨٤٠	٥٣٥٠	=	٢٤٧	٣٩٧	منتصر

عدد السفن الوطنية المسجلة لغاية عام ١٩٨٣ المعدلة لنقطة لنتائج .

عام ١٩٨٢	عام ١٩٨١	عام ١٩٨٠	عام ١٩٧٩	عدد السفن	حمولتها الصافية	عدد السفن	حمولتها الصافية	عدد السفن
-	-	-	-	-	-	-	-	٣
-	-	-	-	-	٢٨٥٤	١	٢٨٥٤	١
٢٥١	١٣٧٣	٦	٧٩٥	٢	٩٨٥٣	٣٣	٩٨٥٣	٣٣
٢٥١	١١٧٣	٦	٣٦٤٩	٤	١٦٨٩٦	٣٧	١٦٨٩٦	٣٧

قطاع عام
مشتري
خاص

المبحث الثاني

القسم الخدمي لقطاع النقل البحري السوري

ويتكون من التالي :

- أولاً - المديرية العامة للموانئ *
- ثانياً - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريامار) .
- ثالثاً - شركة التوكيلات الملاحية .

أولاً - المديرية العامة للموانئ :

كانت المديرية العامة للموانئ * قبل عام ١٩٦٠ تسمى مديرية الشؤون البحرية وكانت تهتم بالأمور ذات الطابع التجاري والملاحي ضمن إطار وزارة الأشغال العامة باعتبارها كانت تتبعها .

وفي مطلع الستينات تم تطوير مديرية الشؤون البحرية وتنظيمها وسميت المديرية العامة للموانئ * وارتبطت به وزارة الدفاع .

وفي عام ١٩٧٤ أُنشئت بوزارة النقل وذلك بالرسوم التشريعي رقم

(١٣) .

مهام المديرية :

- ١ - الاشراف على شؤون الملاحة البحرية .
- ٢ - تنفيذ القوانين والمراسيم والأنظمة والقرارات المتعلقة بالملاحة البحرية .
- ٣ - دراسة وتصميم وتنفيذ مشاريع الموانئ * الجديدة وتجهيزها بما يلزم من المعدات والآليات .
- ٤ - مراقبة الملاك العامة البحرية .

- ٥- تسجيل السفن وتقدير حمولتها ، وتأمين سلامة الأرواح والأموال ،
- ٦- الاشراف على سلامة الموانئ وأمنها .

وتتألف المديرية العامة للموانئ من المديرية التالية :

- ١- الشؤون الادارية والمالية .
- ٢- المصايد والرخص .
- ٣- التفتيش البحري .
- ٤- شؤون الموانئ والشؤون المدنية .
- ٥- التخطيط والاحصاء .
- ٦- الديوان .
- ٧- العلاقات الدولية والمعاهدات .

ثانيا - المؤسسة العامة السورية للنقل البحري : (سيريامار)

أحدثت المؤسسة العامة السورية للنقل البحري بالقانون رقم (٨٨) الصادر في ١٧ / آذار عام ١٩٥٩ . وكانت المؤسسة نتاج ~~المؤسسة~~ السورية المصرية وهي امتداد للشركة السورية للنقل البحري (مارثرانس) .

وقد حدد القانون مهمة المؤسسة بالقيام بأعمال النقل البحري لصالح المزارع والمؤسسات العامة سواء بالتعاقد أو بالوساطة لحسابها .

وقد ألزم قانون التأسيس المزارع والمؤسسات العامة بحصر عطيات النقل البحري في المؤسسة وحظر عليها القيام بأية عطيات أخرى في هذا الصدد ما لم تكن عن طريق المؤسسة أو بادر منها .

ثالثا - شركة التوكيلات الملاحية :

إن شركة التوكيلات الملاحية هي شركة تقدم الخدمات للشركات لبحرية المافلة ، إن هي شركة خدمات للشركة المافلة .

ويعتبر أحداث شركة التوكيلات الملاحية نوعاً من التدخل في صناعة اسفل البحري وقد سمح حصر التوكيل الملاحى بشركة التوكيلات الملاحية كقطاع عام في القطر عام ١٩٨١ حيث كان يوجد في القطر أكثر من (٥٠٠) توكيل ملاحى تابع للقطاع الخاص .

وقد أحدثت شركة التوكيلات الملاحية في عام ١٩٦٩ بموجب المرسوم التشريعي رقم (٣٤٧) وذلك للقيام بمهمة تقديم الخدمات اللازمة للسفن والناقلات التي تؤم مرافق القطر ومصباته . ولكن المرسوم رقم (٣٣٩) الصادر عام ١٩٧٥ أضاف الى الشركة مبيعات أخرى منها :

- ١- القيام بمختلف أنواع التوكيل الملاحى لجميع الشركات البحرية الناقلة الى القطر وتأمين جميع التطلبات والخدمات اللازمة للسفن .
- ٢- الانضمام الى المنظمات الدولية .
- ٣- القيام بجميع الخدمات والأعمال التي تحقق العاية التي أسست من أجلها الشركة .

وقد استقبلت الشركة بفروعها الثلاثة في بانباس وطرطوس والاذقية حيث (مقرها الرئيسي) في عام ١٩٨٧ ، كل السفن التي أمت مرافق القطر ومصباته والتي بلغ عددها (١٦١٧) سفينة بلغت حمولتها (٢٩٢٦٣٦٧) طناً وشحنات بضائع بلغت حمولتها (١٨٤٤ + ١٧) طناً ، في حين بلغ عدد الناقلات التي أمت مصبات القطر (٢٤١) ناقلة أفرغت (٣٥٧٧٣٨٦) طناً مترياً من نפט خام وغاز ومازوت ومشتقات نفطية ، وشحنات كيميائية (٦١٨٤٣٧٥) من البترول ومشتقاته .

وتتمثل الشركة أحورها وفق القرار رقم (١٢) لعام ١٩٨٣ من المادة (٦) والذي يحدد بدل الخدمات والحمولات المستوجب استيوائها من الشركات الملاحية التي تؤم مرافق القطر .

هذا وتواجه الشركة بعض المشكلات منها :

- ١- تأخير تسديد التعهدات من قبل إدارات الدولة ومؤسساتها وذلك بسبب تأخير وصول البوالص .
 - ٢- المشكلة الثانية تتعلق بموضوع تسليم الحاويات الفُرغة للتوكيلات الملاحية التي تعرضت للخرامات لصالح شركات الناقله وينجم هذا عن التأخير في تفرغ الحاوية خاصة من قبل إدارات ومؤسسات القطاع العام .
- وفقا لذلك تدفع شركات القطاع العام فرامات تأخير للشركات الناقله بالنسبة للبضائع الواردة ضمن حاويات مبالغ كبيرة جدا حيث يحدد في (المنافيس) تاريخ بدء الحراة بعد اعطاء مدة اعفاء من أجل التخفيف . وتقوم الشركة بتحميل الخرامات لصالح الشركات الناقله .
- فيما يلي حد ولا يوضح أعداد السفن التي استقبلتها شركة التوكيلات الملاحية خلال الأعوام (١٩٨١ - ١٩٨٧) وذلك كالتالي : (١)

(١) التقرير السنوي شركة التوكيلات الملاحية ، عام ١٩٨٨

جدول رقم (٤٦)

المرتبة	عدد السفن	
	بواخر	ناقلات
١٩٨١	٤٢٢٩	٣٢٥
١٩٨٢	٣٠٥٨	٣٠٦
١٩٨٣	٢٣٨٧	٢٧٣
١٩٨٤	١٩٦٠	٢٥٤
١٩٨٥	٢٠٦٠	٢٧٦
١٩٨٦	١٧١٤	٢١٢
١٩٨٧	١٦١٧	٢٤١
المجموع	١٧٠٢٥	١٨٢٨

الفصل الثاني

التجارة الخارجية البحرية في القطر العربي السوري

- البحث الأول : تحليل التجارة الخارجية البحرية السورية
- البحث الثاني : تكاليف نقل التجارة الخارجية البحرية السورية
- البحث الثالث : مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الخارجية السورية

البحث الأول

تحليل التجارة الخارجية السورية

- - -

شهدت التجارة الخارجية السورية خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٧ تقلصاً في حجمها وذلك نظراً للسياسة الاقتصادية المتبعة في القطر التي تسلك مسار الاعتماد على الذات بتقليص واردات القطاع العام والخاص .

فقد انخفض حجم الواردات من (٨٥ - ٩٢٠) طن إلى (٦٤٣٧٣٥٣) طن خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ ، مقابل انخفاض حجم الصادرات من (٩٠٤٢١٧٧) طن إلى (٨٣٩٧٦٢١) طن خلال الفترة المذكورة .

وهما جدول يوضح كمية الصادرات والواردات السورية خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٧ . (١)

(١) المكتب المركزي للإحصاء ، المجموعات الإحصائية (١٩٨٤ - ١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨) ، الجمهورية العربية السورية ، رقاسية مجلس الوزراء .

الكميات بالطن حدود رقم (٥٠)

السنة	الصادرات	الواردات	اجمالي الصادرات - الواردات
١٩٨٣	٩٠٤٢١٧٧	١٠٩٢٠٤٨٥	١٩٩٦٢٦٦٢
١٩٨٤	٨١٨١٠٦٧	١١٢٣٣٥٣٠	١٩٤١٤٥٩٧
١٩٨٥	٨٢٧٤٨٢٦	٩٢٦٠٨٠٩	١٧٦٢٥٦٣٥
١٩٨٦	٧٩٤٩٣٨٨	٦٤٢٧٢٥٠	١٤٢٧٦٦٣٨
١٩٨٧	٨٢٩٧١٢١	٦٤٢٧٣٥٢	١٤٨٢٤٩٧٩
المجموع	٤١٩٤٥٠٧٩	٤٤٢٧٩٤٢٧	٨٦٢٢٤٤٥٠٦

أما حركة البضائع العامة* الموقولة بحراً المستوردة والمصدرة عن طريق المرافئ التجارية في القطر (مرفأ طرطوس - مرفأ اللاذقية) فيعرضها الجدول التالي :

(*) البضائع العامة : بضائع أشال (حبوب - أرز - سكر - خشب - حديد - معادن - آلات - معدات . .) .

جدول رقم (٥١)

يوضح حركة البضائع العامة الصادرة والوارد عبر مرافق* القطر

التجارية خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٣

الوحدة ألف طن (١)

المدة	صادرات	واردات	الاجمالي
١٩٨٣	١٤٧٩	٣٥٩٣	٥٠٧٢
١٩٨٤	١٣٢٦	٤٥٥٦	٥٨٧٩
١٩٨٥	١٥٠٤	٣٩٩٢	٥٤٩٦
١٩٨٦	١٤٩٢	٢٨٧٩	٤٣٧٢
١٩٨٧	١٧٣٢	٢٩٣٦	٤٦٦٨
المجموع	٧٥٢٤	١٧٩٥٦	٢٥٤٩٠٠٠٠

ينضح من الجدول أعلاه أن نسبة التجارة البحرية السورية من البضائع العامة الى اجمالي التجارة الخارجية السورية خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ حوالي (٢٩ر٤ ٪) .

وبين الجدول أيضا أن نسبة الصادرات البحرية السورية من البضائع العامة الى اجمالي الصادرات السورية خلال عام ١٩٨٧ قد بلغت ٢٠ ٪ في حين شكلت الواردات البحرية حوالي ٤٥ ٪ من اجمالي الواردات السورية للعام المذكور .

أما حركة التجارة النفطية البحرية السورية المستوردة والصدرة من طريق المرافق* النفطية ، مصب طرطوس ، مصب بانياس ، مصب اللاذقية (فيوضحها الجدول التالي :

(١) المكتب المركزي للإحصاء ، المجموعة الاحصائية ، ١٩٨٨ - الجمهورية السورية الحربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

جدول رقم (٥٢)

يوضح كمية الصادرات والواردات السورية من مادة
البنترول ومشتقاته خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٧
الوحدة بالطن (١)

السنة	الصادرات	الواردات	احصائي الكميات الواردة والصادرة
١٩٨٣	٧٥٣١٢٧٧	٦٥٦٨٠٨٥	١٤٠٩٩٢٦٢
١٩٨٤	٦٧٩٤٠٨١	٦٥١٦٥٤٠	١٢٣١٠٦٢١
١٩٨٥	٧٤٣٩٤٥٩	٥٣٦٣٨١٢	١٢٨٠٣٢٧٢
١٩٨٦	٦٣١٦٢١٣	٢٦٧٠٦٧٥	٨٩٨٦٨٨٨
١٩٨٧	٦٥٥٠٥٩٨	٣٢٨٤٣٧٢	٩٨٣٤٩٧١
المجموع	٣٤٦٣١٦٢٨	٢٤٤٠٣٤٨٦	٥٩٠٣٥١١٤

يبين الجدول السابق أن مادة البنترول ومشتقاته يشكلان نسبة عالية جداً من احصائي التجارة الخارجية السورية ، فقد بلغت خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٧ حوالي ٩٧ ٪ من احصائي التجارة الخارجية السورية .

وبتبيان الهيكل النوعي للصادرات السورية يظهر لنا أن مادة تنحصر البنترول والفوسفات تشكلان حوالي ٩٤ ٪ من احصائي الكميات الصادرة خلال الفترة ١٩٨٢ - ١٩٨٧ وهذا ما يطلعنا عليه الجدول التالي :

(١) المكتب المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية (١٩٨٥ - ١٩٨٧ -
١٩٨٨) الجمهورية العربية السورية ، رئاسته مجلس الوزراء ،

حدول رقم { ٥٣ }

يوضح الكميات المصدرة بحريا من البترول ومشتقاته والذوئعات خلال الأعوام ١٩٨٣ - ١٩٨٧

(١) الوحدة بالطن

النسبة احتمالي	النسبة المئوية من إجمالي المصادر		الدفعات	البترول ومشتقاته	الدفعات	النسبة احتمالي
	الدفعات	البترول ومشتقاته				
٩٤	١١	٨٣	١٠٠٠٢١٠٤	٧٥٣١٢٧٧	٩٠٤٢١٧٧	١٩٨٣
٩٤	١١	٨٣	٩٥١٥٥	٦٧٩٤٠٨١	٨١٨١٠٦٧	١٩٨٤
٩٦	٨	٨٨	٦٩٤٢٤٦	٧٤٣٩٤٥٩	٨٣٧٤٨٢٦	١٩٨٥
٩٥	١٦	٨٩	١٢٦٢٢٩٩	٦٣١٦٢١٣	٧٩٤٩٣٨٨	١٩٨٦
٩٦	١٨	٧٨	١٥١٤٣٣٦	٦٥٥٠٥٩٨	٨٣٩٧٦٢١	١٩٨٧
٩٤	١١	٨٣	٤٥٦٨١٤٠	٣٤٦٣١٦٣٨	٤١٩٤٥٠٧٩	المجموع

(١) المرجع السابق .

أما بالنسبة لواردات البحرية السورية من البترول ومنتجاته فقد بلغت خلال الفترة ١٩٨٣ - ١٩٨٧ حوالي ٥٦ ٪ من إجمالي الواردات السورية .

هذا مع العلم أن القطر توقف في الربع الأول من عام ١٩٨٩ عن استيراد البترول ومشتقاته باستثناء المار الطبيعي الذي بلغت الكميات المستوردة منه في عام ١٩٨٧ حوالي (٨٩٤٤٩) طن .

وقد بدأ القطر بتصدير النفط السوري لخفض السعر من حقل التيم من طريق مصب باناس ووصلت صادراته في الفترة الأخيرة حوالي (٨٠) ألف برميل يوميا . (١)

أما التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية السورية فيوضحه الجدول التالي :

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات مصب باناس .

جدول رقم (٥٤)

يوضح التوزيع الجغرافي للتجارة الخارجية السورية حسب الكتل الدولية

عام ١٩٨٦

الوحدة : مليون دولار أمريكي (م . د . أ) (١)

الصادرات		الواردات		الكتل الدولية
النسبة المئوية من إجمالي الصادرات	م . د . أ	النسبة المئوية من إجمالي الواردات	م . د . أ	
١٠	١٢٩٧٩	١١٨	٢٩٥٠٤٠	الدول العربية
١٧	٢٣٨٠	٩٧	٢٥٧٠٩	الدول الإسلامية
٣٩.٥	٥٢٤٨٠	٤٩	١٣١١٨٤	الدول الصناعية
٠.١٥	٢٢٥١	٤٧	١٢٤٣٩	الدول النامية
٤٦.٢	٦١٣٩٩	٢٠	٥٥١٦٩	الدول الاشتراكية
١.٤	١٩٧٢	٣.٢	٨٥٣٧	بقية دول العالم
١٣٢٤٥٨		٢٦٢٥٧٨		المجموع

ويبدو من الجدول أن مركز الثقل النوعي للدورة التجارية الخارجية السورية في الدول الصناعية ، إذ قد بلغت صادرات القطر العربي السوري إلى تلك الدول ٣٩.٥٪ في حين بلغت المستوردات من تلك الدول ٤٩٪ إضافة إلى ذلك يلاحظ أن هناك تركيزاً في عدد قليل من الدول

(١) صندوق النقد العربي ، أسعاره الخارجية العربية ١٩٧٦-١٩٨٦
العدد (٦) تشرين الثاني ١٩٨٨ ، ص ١١٦ .

الصناعية وخاصة (ألمانيا الغربية - فرنسا - إيطاليا - المملكة المتحدة - هولندا - إسبانيا - النمسا - اليونان - سويسرا - السويد) وتقدر قيمة الواردات السورية من هذه الدول خلال عام ١٩٨٦ في الجدول التالي :

جدول رقم (٥٥)

يوضح قيم الواردات السورية في عام ١٩٨٦ من بعض الدول الصناعية
الوحدة (مليون دولار أمريكي) م. د. أ. (١)

الدولة	قيمة الواردات
ألمانيا الغربية	٢٤٩٤٤
فرنسا	٢٣٨٥٧
إيطاليا	٢٠٣٥١
المملكة المتحدة	٨٢١٠
هولندا	٥٩٠٩
إسبانيا	٤٩٣٨
النمسا	٤٦٢٠
اليونان	٣٢٨٩
سويسرا	٣٠
السويد	٢٢٥٣
المجموع :	١٠١٨٨٩

وتشكل هذه الواردات ٢٨ ٪ من إجمالي قيمة الواردات السورية للعام المذكور وتقع هذه الدول جميعها في منطقة جغرافية واحدة مشكلة خطاً ملاحظاً جيداً .

البحث الثاني

تكاليف نقل التجارة الخارجية البحرية السورية

==

من ملاحظة التركيب النوعي للمحدرات والواردات السورية، تبين أن الصادرات السورية تتكون بالدرجة الأولى من مواد أولية ومنتجات زراعية (حبوب - قطن - فوسفات - بترول ... وأخرى) - في حين أن أغلبية المستوردات السورية تتكون من السلع الصناعية (آلات - معدات - مسوود كيميائية - مصنوعات مختلفة ...).

لذلك فإن تكاليف نقل التجارة الخارجية السورية تقع على عاتق القطر بشكل كامل تقريباً حيث يتحمل البحر الأكبر من المستوردات والصادرات وذلك بسبب التأثير العكسي لمرونة عرض وطلب السلع المتبادلة (وهذا ما أشارنا إليه في فصل التجارة الدولية المغولة بحراً) لأن حراً كبيراً من واردات القطر العربي السوري من السلع الرأسالية اللازمة لمطبة التنمية الاقتصادية، ونظراً لضرورتها فهي ذات طلب منخفض المرونة، بينما عرض هذه السلع لا تشكل سوى نسبة ضئيلة مما تنتجه الدول الصناعية المنتجة لهذه السلع.

ولهذا فإن القطر سوف يتحمل حراً كبيراً من تكاليف النقل البحري، كذلك بالنسبة لصادرات القطر العربي السوري المكونة من السلع الزراعية والمواد الأولية التي تتمتع بمرونة منخفضة في الفترة القصيرة، بينما مرونة الطلب تميل إلى أن تكون مرتفعة نسبياً في البلدان المستوردة لهذه السلع وذلك بسبب وجود بدائل صناعية كثيرة تحل محلها.

ونتيجة لذلك فقد بلغت كلفة نقل المستوردات السورية الواردة إلى القطر عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريامار) خلال الفترة (١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧) حوالي (١٨٨) مليون دولار و (٦١) مليون ل. س . (١)

وعلى سبيل المثال وقد بلغ ما دفعه القطر لنقل مادة السكر وحدها خلال الفترة (١٩٨٢ - ١٩٨٣) حوالي / ٤٠ / مليون دولار . (٢) مع العلم أن نسبة البضائع الواردة إلى القطر عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريامار) لا تشكل سوى نسبة قليلة جداً من إجمالي الواردات السورية ، لا تتعدى ١٥ ٪ . (٣)

ونضيف أن القطر يدفع ثمن لنقل مستورداته من الأسلحة واستيراد الحربي مبالغ باهظة جداً وهي تكاليف سرية لا يمكن الوصول إليها .

-
- (١) و (٢) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات الشركة السورية للنقل البحري (سيريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .
- (٣) احتسب من الجدول رقم ٦١ .

البحث الثالث

مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الخارجية البحرية السورية

- - -

يقصد بالأسطول السوري ، السفن التي تحمل العلم السوري ومسجلة لدى الموانئ السورية ، وقد تطور حجم الأسطول السوري خلال الأعوام (١٩٧٥ - ١٩٨٩) على النحو التالي :

السنة	الحمولة الكلية المسجلة بالطن (١)
١٩٧٥	١١٢٤٢
١٩٧٩	٤٥٣٥١
١٩٨٣	٥٤٢٢٦
١٩٨٩	١١١٠٠٠

أما حركة نقل التجارة البحرية السورية على الأسطول السوري وموضحها الجدول التالي :

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث استناداً الى سجلات المديرية العامة للموانئ .

موضح تطور حركة نقد التجارة البحرية لسورية على سفن لاسطول بقطاعات الثلاثة

(١) الوحدة (بالطن)

السنة	البيان									
	١٩٨٣	١٩٨٢	١٩٨١	١٩٨٠	١٩٧٩	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	
سفن القطاع العام	٦٥	٦٠	٦٣	٥٩	٥٣	٩٩	٧٠	٥٩	٤٢	
سفن القطاع المشترك	٧٣	٦٧	٦٩	٦٤	٢٨	-	-	-	-	
سفن القطاع الخاص	١٢٤	١٢٢	٢٥٦	١٨٣	٢٠١	١٥٥	١٠٢	١٢	١٩	
المجموع :	٢٦٢	٣٤٩	٤٦١	٣٠٦	٢٨٢	٢٩٤	١٧٢	٧١	٦٦	

(١) - لبيادى عثمان ، ١٩٨٦ - اسطوانا التجارية واقعه وآفاق تطوره . مجلة اسفل ، وزارة السفن في الجمهورية العربية السورية ، العدد الثالث ، أيار من ٢٨ - ٤١

ب - الجمهورية العربية السورية ، تحليل الوضع الراهن نشاط النقل البحري ، المرحلة الأولى من اعداد الخط الخمسية اسادسه ، مرجع سبق ذكره ، ص ١١٢ .

أما نسبة مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة الخارجية السورية البحرية خلال الفترة (١٩٧٥ - ١٩٨٣) يوضحها الجدول التالي : (١)

جدول رقم (٥٧)

النسبة المئوية من إجمالي التجارة البحرية من البضائع المارة %	حجم البضائع المقولة على سفن الأسطول السوري (ب)	التجارة البحرية السورية من البضائع العامة (١)	السنة
١٧	٦٦	٢٤٦٩	١٩٧٥
١٥	٧١	٤٦٣٣	١٩٧٦
٣١	١٧٢	٥٤٣٤	١٩٧٧
٦	٢٩٤	٤٨٥٢	١٩٧٨
٣٩	٢٨٢	٧١٦٠	١٩٧٩
٤	٣٠٦	٧٦٠١	١٩٨٠
٦	٤٦١	٧٦٣٠	١٩٨١
٥٥	٣٤٩	٦٣٤١	١٩٨٢
٥١	٢٦٢	٥٠٧٢	١٩٨٣

(١) آ - المكتب المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية (١٩٧٢ - ١٩٧٧ -

- (١٩٧٩ - ١٩٨٥) -

ب - احتسب من الجدول رقم ٥٦

ما تقدم نجد صالة مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة البحرية الخارجية السورية ، إذ بلغ حجم الكميات المنقولة على سفن القطاع العام حوالي ٠.٧٢ في عام ١٩٧٩ ، في حين وصلت مساهمته في عام ١٩٨٣ إلى ٠.٩ فقط من حجم التجارة البحرية للبضائع العامة .

أما مساهمة الأسطول السوري بمقطاعاته الثلاثة فقد بلغت في عام ١٩٨٣ حوالي ٠.٥١ من إجمالي التجارة الخارجية البحرية السورية للبضائع العامة . وهذه النسبة الكائنة ضئيلة جداً بالمقاييس التي النسبة التي يجب أن تكون عليه ، علماً أنه من حق الدول النامية نقل نسبة ٤٠٪ من حجم تجارتها الخارجية البحرية وفق مدونة سلوك المؤتمرات الملاحية . وأرْضع مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة البحرية السورية يعود إلى عدم تطور حمولات الأسطول لتابع للقطاع العام والمُشترك منذ فترة طويلة تعود إلى زمن تشكيل هذا الأسطول سنة ١٩٧٥ .

أما بالنسبة لأسطول القطاع الخاص وبالرغم من ارتفاع أعداد سفنه من (٥٣) سفينة عام ١٩٨٠ إلى حوالي (٩٨) سفينة عام ١٩٨٨ فإن هــذه الريادة تخفي انخفاضاً في الحمولة الكلية المسجلة ، حيث بلغ العمـلـال الوسيطـي لـحمولة السفينة الواحدـة (١٠٠٠) طن فقط .

وان الأسطول الخاص بوضعه الحالي لا يستطيع أن يساهم بشكل فعال في نقل التجارة البحرية لسورية لعدم احتلاكه مقومات الأسطول الكاملة فهو يعاني من اهتلاكات كبيرة علاوة على صغر حجم سفنه القديمة الذي يبلغ متوسط عمره حوالي (٢٠) سنة .

لذلك يمكن اعتبار أن معدل تطور حمولات الأسطول التجارية السوري القادر على المساهمة في حركة التجارة الخارجية البحرية السورية سواء بالنسبة للقطاع العام أو المُشترك يكاد يكون صفراً منذ عام ١٩٧٥ وحتى الآن ، في حين تتبع بعض البلدان سياسة مكثفه وسوحيه لزيادة حمولات اسطولها

الوطني بشكل سنوي ، فقد بلغت الريادات في حمولة الأسطول المصري في السنوات الأخيرة حوالي (٦٠٦) طن يوميا .

ومن عوامل قصور تنمية الأسطول الوطني عدم وجود وهي ملاحية يقاسم دور أهمية فعالية الأسطول البحري لاقتصادنا الوطني ومدى تأثيره على ————— مدفوعاتنا ، مما يدفع بعض الجهات المستوردة الى اتباع أساليب رخصه وطرق سهلة في تأمين متطلبات اقتصادنا بالاستيراد (سيف) حتى لا تتحمل أية مسؤولية في انجاز عقد النقل والتأمين وغير ذلك من أعباء الاستيراد (لوب) .

وان ما تقدم يعكس انخفاضا شديدا في مساهمة الأسطول السوري في نقل التجارة البحرية السورية وضعا في اسوارات التخطيط والعلمية والادارية والاقتصادية اللازمة للتنمية الملاحية ، وهذا أمر يدعو الى الأسف وعدم الإرتياح نتيجة تعرض تجارتنا البحرية الى الاستغلال من قبل الشركات الملاحية العالمية التي تحركها الريح بالدرج الأولى ، اضافة الى عزوف هذه الشركات عن تأمين متطلبات الاقتصاد الوطني في لوقت لحامتها مما يربك العملية التنموية والانتاجية والاستهلاكية في القطر العربي السوري ويسبب الخسائر الكبيرة التي يمكن أن تنجم عن ذلك .

كل ما تقدم يدعونا الى المطالبة بالحاج شديد بوجود سياسة نقد مدروسة للتجارة البحرية الخارجية السورية التي يجب برؤينا أن تهدف الى :

- ١ تحقيق الاستقلال الاقتصادي في نقل التجارة البحرية الخارجية السورية .
- ٢ تحقيق أكبر كسب لميزان المدفوعات .
- ٣ تخفيض تكاليف نقل التجارة الخارجية السورية (المصاريف والواردات)

- ٤ دعم الأسطول العربي في أوقات الحرب والأزمات الدولية .
- ٥- المساعدة في زيادة حجم التبادل التجاري مع البلدان العربية .
- ٦- المساعدة في تخفيض سعر الواردات على المستهلك الوطني .
- ٧- الاسراع في بدء تشكيل نواة أسطول ناقلات نفط وناقلات سواشب

(المقترحات)

—

من خلال ما تقدم عرضه من مصطلحات وثائقية وميدانية عن قطاع النقل البحري في القطر العربي السوري ، ومدى مساهمته الضئيلة في خدمة تنمية القطر الخارجية ، التعددية أو الاستيرادية منه واليه رغم أهمية القطر الملاحية الاستراتيجية ينبغي لنا مدى حاجة القطر العربي السوري الى الارتقاء بأسطوله التجاري ما هو كائن الى ما يجب أن يكون عليه ، وذلك لتحقيق الاستقرار الملاحي اللازم لنصل اقتصادنا مع العالم الخارجي ، وبالتالي خدمة الاقتصاد الوطني في تأمين الواردات اللازمة للتنمية والاستثمار اللازم الضروري ، ولتصدير الفائض من الانتاج الى حيث الحاجة اليه وبالتالي استعادة أسواق أجدادنا الفينيقيين في حلق ملاحية عربية سورية متطورة مع هذا العصر تستطيع الصمود أمام التغيير بما يتناسب مع التطور الملاحى لأجدادنا الفينيقيين في عصرهم بالنسبة لميرهم ، وهذا يقتضي برأينا الإرتقاء الى مستوى عال من الديناميكية والعلمية والتقنية ، وإيجاد المؤسسات اللازمة ، والقادرة على حوض المعركة الملاحية في حوض البحر المتوسط ، وهذا يقتضي برأينا : -

أولاً - خلق أسطول وطني سوري لملاحة البحرية ، للأسباب التالية :

١- تحقيق الاستقلال في نقل مقومات تنميتنا الاقتصادية وألبتنا العسكرية لمحافظة على أمن الاقتصاد والسياسي ، الوطني ، القومي ، الداخلي والخارجي .

٢- تحقيق لسيطرة الكاملة على صناعة النفط لدينا من استخراج وتكرير ونقل وتسويق ، حيث يشكل عامل النقل الحلقة المهمة في تحقيق هذه السيطرة .

وبخاصة أن المستقبل النفطي للقطر العربي السوري يشير بخير عيم ، مع احتمال دخول القطر الى منطقة (أوبيك) ولذلك يقتضي الأمر وضع

نواة أسطول ناقلات نفط سورى يقوم بنقل النفط السورى لحالي على الأقل ، والمستقبلي المتوقع ، وبالتالي العمل من خلاله على جذب العمالة السورية العاملة في مجال نقل نفط الآخرين الموجودة خارج القطر للعمل في خدمة أسطولها الوطني .

٣- توفير السالغ الهائلة والضخمة التي يدفعها القطر ثمن لنقل تجارتها الخارجية بالعمولات الصعبة .

ومن خلال السداد اول اتالية ، يتبين لنا مدى ضخامة أحور الملاحة المترتب دفعها على النقل الاستيراءى أو التصديرى للشركات المحلية .

وفيما يلي جدول يوضح تكلفة نقل بعض المواد المستوردة لصالح القطر عبر المؤسسة العامة السورية للنقل البحرى (ميريامار) عام ١٩٨٥ . (١)

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات اشركة السورية للنقل البحرى (ميريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .

جدول رقم (٥٨)

نوع البضاعة المنقول	الكمية	الوحدة الاسم	أجرة الوحدة	المبلغ الإجمالي	الوحدة النقدية
غنم (*)	٢٥٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	١٤٠٦٢٥	دولار أمريكي
سكبر	٣٠٠٠٠	=	٢٦	١٠٨٠٠٠٠	=
حزازات	٤٠٠ حزاز	سحار	٨٢٠	٣٢٨٠٠٠	=
حصادات	١٠٠ حصادة	للحصادة	٣٣٢٠	٣٣٢٠٠٠	=
خشب حاكس	٣٢٤٠٠٠	لم ٣	٤٥	١٨٠٠٠٠	=
غنم	٦٠٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	٣٣٢٥٠٠	=
حزازات	١٠٠ حزاز	سحار	٨٢٥	٨٢٥٠٠	=
غنم	٥٥٠٠٠ رأس	طن	٢٢٥	٣٠٩٢٧٥	=
=	= ٢٠٠٠٠	=	١٨٠	٩٠٠٠٠	=
=	= ١٢٠٠٠٠	=	١٧٢	٥١١٠٠٠	=
=	= ٥٠٠٠٠	=	١٨٠	٢٢٥٠٠٠	=
باله خيش	٤٧٠٠٠	لبالة	٤٢٢٥	١٩٨٥٧٥٠	=
بذار ضن	٥٠٠	طن	١٨٠	٩٠٠٠	=
حمايات		للحماية			
المجموع : ١١٤٢٥٠٠ ر ٥٠ د					

* بحسب وزن رأس الغنم طين ٢٥ - ٤٠ كج .

في حين بلغت أحوار النقل المددوة للمستودعات التابعة لقطاع العام
عن طريق المؤسسة العامة للنقل البحري (سيريامار) في عام ١٩٨٦ كـ
يلي : (١)

حدود رقم (٥٩)

نوع البضاعة المنقولة	الكمية	الوحدة السعر	أجرة الوحدة	المبلغ الاجمالي	الوحدة النقدية
قمح	٨٠ ألف	طن	١٥٤	١٢٣٢٠٠٠٠	ل.س
بعرار	١٠٠ حرار	-	٨٢٥	٨٢٥٠٠	د.ولار
حمض كلور الماء	٢٥٠٠	طن	٤٠٠	١٠٠٠٠٠٠	ل.س
سكر	١٠٠ ألف	=	٥٨	٥٨٠٠٠٠٠	د.ولار
قمح	٩٧ ألف	=	١٦٠	١٥٥٢٠٠٠٠	ل.س
قمح	٣١٥٠٠ طن	=	١٥٠	٤٧٢٥٠٠٠	=
قمح	٩٩٠٠٠ =	=	١٦٠	١٥٨٤٠٠٠٠	=
جرارات	٥٠٠٠ جرار	-	٤٠٠٠	٢٠٠٠٠٠٠	=
سيارات	١٨ سيارة	-	٤٠٠٠	٧٢٠٠٠	=
غنم	٤٠٠ ألف رأس	طن	١٨٥	١٨٥٠٠٠٠	د.ولار
غنم	٨٠ ألف رأس	=	١٨٠	١٤٤٠٠٠٠	=
سيارة جيب	١٠٠ سيارة	-	٤٩٠	٤٩٠٠٠	ل.س
سمان	٢٠ ألف طن	طن	١٣	٢٦٠٠٠٠	د.ولار
المجموع : +					ل.س ٥١٥٢٦٠٠
					د.ولار ٦٦٨٧٥٠٠

(١) دراسة ميدانية قام بها الباحث من واقع سجلات الشركة السورية للنقل
البحري (سيريامار) بمركزها الرئيسي في دمشق .

هذا مع العلم أن المبالغ المذكورة هي أحور لنقل جزء ضئيل من واردات القطر في عام ١٩٨٦ ، كما بلغت أحور النقل في عام ١٩٨٧ عبر تمويسه العامة السورية للنقل البحري وفق الجدول التالي : (١)

جدول رقم (٦٠)

الوحدة النقدية	المبلغ الاجمالي	احره الوحدة	الوحدة الصمغ	الكمية	نوع البضاعة المنقولة
دولار	٢٣٦٠٠٠	٢١٠	طن	٤٠ ألف رأس	غنم
"	٤٤٤٠٠٠	١٨٥	"	" " ٦٠	غنم
"	١٥٦٠٠٠٠	١٣	"	١٢٠ ألف طن	سماد
"	٢١٥٠٠٠	٢١	"	" " ١٥	قمح
لس	٤٠٠٠٠٠٠	٤٠٠	"	١٠ آلاف	سماد
دولار	١٦٠٠٠٠	١٦	"	" " ١٠	سماد
لس	٣٤٠٠٠٠٠	٣٤٠	"	" " ١٠	سماد
دولار	١١٢٠٠٠٠	١٦	"	" ألف ٧٠	سماد
لس	٦٠٠٠٠٠٠	٣٠٠	"	" " ٢٠	سماد
دولار	٢٣٠٠٠٠٠	٢٣	"	" " ١٠٠	سكر
"	٣٨٤٠٠٠	١٦	"	" " ٢٤	سكر
المجموع : ٦٦١٩٠٠٠ دولار ١٠٠٠٠٠٠٠٠ لس					

(١) نفس المرجع السابق .

هذا وتشكل المبالغ المذكورة تكاليف لنقل المدفوعة لقاء نقل حرة ضئيل من واردتنا من الخارج لبعض الأنواع من السلع المستوردة وعن طريق مؤسسة العامة السورية للنقل البحري ، هذا مع العلم أن البضائع الواردة إلى القطر عن طريق المؤسسة المذكورة لا تتعدى ١٥ ٪ من إجمالي البضائع الواردة .

٤- أن خلق أسطول وطني يحتدب العديد من الأيدي العاملة الغنية : أسورية البحرية الساحرة ، ويحقق تشغيل أعماله البحرية الموجودة في القطر والتي تعاني من بطالة ساهرة أو مقنعة في الوقت الحاضر ، بالإضافة إلى إغاثتها من الاستغلال الواقع عليها من قبل الشركات الخاصة .

٥- ضرورة تحقيق التوازن الاستراتيجي الملاحى مع العدو الصهيوني .

بناءً على ما تقتضيه المبررات السياسية لمنهقة من ضرورة الأمن القومي ، وسياسة الاعتماد على الذات وتحقيق التوازن الاستراتيجي في كافة المجالات مع العدو الصهيوني الذي يملك أسطولاً بحرياً كبيراً ، تدبره الشركات التالية : (١)

أ- شركة زيم للملاحة الاسرائيلية التي تأسست منذ عام ١٩٤٥ وكانت مهتمة في بادئ الأمر بنقل المهاجرين اليهود إلى فلسطين وامتلكت هذه الشركة ومقرها في عام ١٩٦٩ - ١٩٧٠ (١٠٦) سفن بحمولة إجمالية (٦٠٠٠٠٠) طن .

ب- شركة إل يام والتي تأسست في عام ١٩٥٣ وكانت تملك ثلاث سفن وقد أصبحت تملك في عام ١٩٧٠ حوالي (٢٠) سفينة بحمولة إجمالية (٥٥٠٠٠) طن .

(١) وزارة الدفاع ، شعبه المخابرات فرع المعلومات ، قسم الدراسات -

الأسطول التجاري الاسرائيلي ، ص ١ - ٢ - ١٠ .

- ج - شركة خطوط النجمة السوداء^{١٦} وشبك (٩) سدن .
د - شركة (مارتييم) (فروت كاريير) تأسست في عام ١٩٦١ وتطك حوالسي
(٧) سفن بحمولة احمالية (٥٦٠٠٠) طن .

كما يوجد لدى الكيان الصهيوني عدد كبير من الشركات الصغـيرة
بالإضافة الى مشاريع ملاحية مشتركة بينه وبين عدد كبير من الدول منها :
ليبيريا - هولندا - النرويج التي ابتدأت منذ عام ١٩٦٠ ولا تزال حتى الآن
في تطور مستمر في العدد وفي الحملات .

كما يوجد لدى الكيان الصهيوني شركات صيد متعددة منها .

- شركة يافقات
- شركة بالوت
- شركة لاسكو
- شركة غارديت

وحسب منشورات الأمم المتحدة في عام ١٩٨٢ بلغت الحملة الكلية المسجلة
لحمل إسرائيل (٥١٤٨١٥) طناً وهذا الرقم لا يدل على ما تملكه إسرائيل
من حملات وأساطيل تخدمها وإنما يضاف اليه الشركات الإسرائيلية التي تحمل
علم ليبيريا واليونان وبعض الدول الأخرى .

وهذا ما يدفعنا بشكل كبير الى الاسراع في تشكيل أسطول عربي سموري
قوى قادر على تحقيق استقلالنا الملاحى والاقتصادى والحربي آخذين بعين
الاعتبار لدى الصمودات التي تواجهنا في حال نشوب حرب من أجل تأمين
ماكينة الاقتصاد الحربي التي يحتاجها القطر . في الوقت الذي تقع فيه
شركات الملاحة البحرية العالمية عن خدمة التجارة الخارجية للبلدان المشتركة
في الحرب .

تشكيلة الأسطول المربي السوري المقترح انشاؤه :

من ملاحظة التجارة الخارجية للقطر المربي السوري نرى أن أهم الواردات السورية تتكون من : سكر - مواد كيميائية - مواد غذائية - حديد - آلات - حبوب - أخشاب - سجاد - اسمنت . . . الخ .

كذلك فإن أهم الصادرات السورية هي : فوسفات - قطن - أقمشة - شمع - دخان - حبوب - فستق عبيد - اسمنت . . . الخ .

إن هذه الأنواع المتباينة من السلع ، والبواد ، وذات الكميات المتوسطة ، لقطر بحجم قطرنا ، يقتضي بنا اقتناء سفن متعددة الأغراض وذات حمولات متوسطة ، ويمكن أن تكون شبيهة بسفن الشركة السورية للأردنية للنقل البحري ، انطلاقاً من أنها سفن تتحتم بمواصفات عالية ومصفية من قبل هيئة الويدر العاسية على أنها سفن درجة أولى .

هذا وإطلاقاً من حجم التجارة البحرية السورية لعام ١٩٨٧ انبأفة (١٩٣٦) ألف طن مستوردات و (١٧٣٢) ألف طن صادرات ، وكذلك من التوزيع الجغرافي للتجارة البحرية السورية التي بلغت حصة السوق الأوروبية المشتركة منها ٤٨ ٪ . نرى أنه إذا أردنا نقل ٤٠ ٪ من تجارتنا الخارجية مع السوق حسب مدونة سلوك المؤتمرات اللاحية والتي أنشئت توزيع نسب نقل التجارة البحرية العالمية على الشكل ٤٠ - ٤٠ - ٢٠ أي ٤٠ ٪ للدول المستوردة و ٤٠ ٪ للدول المصدرة و ٢٠ ٪ للمؤتمرات اللاحية ، فإننا نستطيع تركيز عمل أسطولنا على نقل تجارتنا الخارجية مع السوق الأوروبية المشتركة بالدرجة الأولى . وإن نسبته ٤٠ ٪ من مستوردات القطر من السوق الأوروبية المشتركة تقدر بحوالي (٥٦٢٧١٢) طناً لعام ١٩٨٧ وأن نقل هذه التجارة بسفن ذات حمولة (٥٠٠٠) طن تعتاج السى أن تقوم السفينة المعنية بالشحن من مرافق أوروبا الغربية والمتركرة في هامبورغ - الهافر - أنتويرب - بريمن - روتردام إلى مرافق القطر فترة زمنية تقدر بحوالي (٤٩) يوماً على الشكل التالي :

- المسافة من هابسبورغ الى مرفئ القطر ٣٨٠٠ ميل .
- سرعة السفينة ٥٥ رده / عقدة / سا .
- مدة تحميل السفينة من المرفئ الاوربية ٧ أيام
- مدة الرحلة من المرفئ الاوربية الى سوريا ١٢ يوما
- فترة التفرغ في مرفئ القطر ٢٠ يوما
- مدة العودة الى المرفئ الاوربيسة ١٠ أيام

مدة الرحلة الكاملة : $٧ + ١٢ + ٢٠ + ١٠ = ٤٩$ يوما .

عدد الرحلات في السنة للسفينة الواحدة $\frac{٣٦٥}{٤٩} = ٧,٤٤$ رحلة سنوية
أي (٧) رحلات سنوية وصف تقريبا ، وتستطيع السفينة أن تنقل عبر هذه
الرحلات حوالي (٣٥٠٠٠) طن سوبا ومن أجل نقل النسبة المقدرة بـ ٤٠٪
المسموح لنا نقلها والبالغة (٥٦٣٧١٢) طنا نحتاج الى (١٦) سفينة
سورية .

هذا ويقدر سعر السفينة الجديدة غير المستعلة في الوقت الحاضر من
نفس نوع السفينة المقترح بحوالي (١٤) مليون دولار ، في حين اذا كانت
مستعلة ولفترة متوسطه من ٥ - ١٠ سنوات فإن سعرها يبلغ حوالي (٢)
مليون دولار وبالتالي فإن قيمة احمالي السفن المستعملة من النوع المستعمل
لا يتعدى (٣٢) مليون دولار ، وهو مبلغ أقل من المبالغ التي يدفعها القطر
سنويا كتكاليف نقل تجارتها الخارجية .

فعلى سبيل المثال ان مدة السكر وحدها المستوردة الى القطر فسي
عام ١٩٨٢ بلغت كميائها (٢٢٢) ألف طن ، وادأخذنا معدل وسطي
نقل الطن من السكر الى سوريا (٣٣) دولارا فإن :

$$٢٢٢٠٠٠ \times ٣٣ = ٧٣٢٦٠٠٠ \text{ دولار}$$

وهذا المبلغ السنوي وحده كاف لشراء أربع سفن في الوقت الحاضر بحموله (٦٠٠٠) طن لكل منها من ذوات الأعمار الوسطية (٥) مليون (١٠) سنوات .

هذا وحسب منشورات الأمم المتحدة في عام ١٩٨٥ بلغ ثمن ناقلات صب (ناقلات سكر) بحمولة كلية (١٧٠٠٠) طن مبلغ (٢٥) مليون دولار بمعدل وسطي ٥ - ١٠ سنوات .

هذا ومن خلال استعراضنا لكميات السكر المستوردة الى القطر خلال الخمس سنوات من (١٩٨٣ - ١٩٨٧) عبر رفاي طرطوس واللاذقية والبالغة (١٢٦٠٠٠٠) طن والقدره أجور نقلها ب (١٥٨٠٠٠٠) مليون دولار على أساس أحرة الطن الوسطية (٢٢) دولاراً ، يتبين لنا أن هذا المبلغ المذكور الدموغ أحرة نقل مادة السكر وحدها خلال خمس سنوات فقط كاف لشراء (١٦٦) سفينة من النوع المذكور ذي حمولة (١٧٠٠٠) طن والتي تستطيع نقل (٢٨٢٢٠٠) طن دفعة واحدة . وهذا ما يوضحه الجدول التالي :

وبخصوص التجارة البحرية السورية النفطية فإنها تنقل جميعها على ناقلات نفط أجنبية والتي بلغت في الأونة الأخيرة (٨٠) ألف برميل يوميا . وإن امتلاك ناقلات نفط واحدة على الأقل تدر للقطر ملايين الدولارات ، انطلاقا من أن النفط ملكا لنا ونستطيع إبرام عقود البيع على أساس نقل جزء من النفط السباع للدولة الأجنبية .

وباعتبار أن سعر نقل طن النفط الطولي من المصبات السورية وضمن حوض البحر المتوسط يبلغ في المتوسط حوالي (١٠) دولار لكل طن الم بذلك فقد بلغت السبلح السهولة حوالي (٥٠٠) مليون دولار كإيرادات نقل النفط السوري الذي بلغ حجم الكميات المصدرة منه خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٨٢) حوالي (٥٠) مليون طن^(٢) ناهيك عن الكميات الواردة من النفط إلى القطر والتي كان من الممكن المساهمة في نقل جزء منها على ناقلات سورية لو وجدت .

كذلك الأمر بالنسبة للفوسفات الذي بلغت الكميات المصدرة منه خلال الفترة (١٩٨١ - ١٩٨٢) حوالي (٧٠٨٤٨٣٤) طنا^(٣) وإن علما أن نقل الطن الواحد من مادة الفوسفات بحريا من الموانئ السورية (مردا طرطوس) إلى الموانئ الأوربية وبعض الموانئ السوفياتية على البحر المتوسط والبحر الأسود على التوالي تتراوح بين (١٠ إلى ١٥) دولار لكل طن . نعلم أن القطر قد فوت عليه حوالي (٧٠) مليون دولار إيرادات نقل الصادرات الفوسفاتية السورية .

(١) دراسات ميدانية قام بها الباحث في مصب طرطوس .

(٢) المكتب المركزي للإحصاء ، المجموعة الإحصائية للأعوام ١٩٨٢ - ١٩٨٤
١٩٨٥ - ١٩٨٦ - ١٩٨٧ - ١٩٨٨ .

(٣) دراسات ميدانية قام بها الباحث في شركات النقل البحرية على الساحل السوري .

ومن جهة أخرى فإن سعر ناقلة نفط حاملة (٧٠) ألف طن ساكن
وبأسعار ١٩٩٠ - ١٩٩٢ يبلغ حوالي (٢٧) مليون دولار كما هو مبين في
الجدول رقم (٢) وأن المبالغ المدفوعة من نفط مادة النفط قادرة على شراء
(١٨) ناقلة نفط على الأقل .

أما بخصوص الطاقم الذي يحتاجه الأسطول المقترح انشاؤه فإن القطر
يملك الاختصاصات والخبرات الفنية والملاحية القادرة على تشغيل ذلك
الأسطول مهما بلغ حجمه ، ولكن شريطة تقدير تلك الاختصاصات
وخبراتها واعطائها الرواتب القريبة من الرواتب التي تحصل عليها في الوقت
الحاضر من قبل الشركات الأخرى . فقد بلغ عدد الطلاب الدارسين في
الأكاديمية العربية للنقل البحري في الشارقة في الفترة من ١٩٨٠ - ١٩٨٧
حوالي (١٨١) طالبا (١) . هذا إضافة إلى عدد الخريجين من اسطول
الأخرى أشال مصر - اليونان .

ثانياً - يجب العمل على تحسين قدرة المرافئ على المناولة من أجل تجنب
رفع غرامات التأخير وعلاوات الأزدحام . حيث تدفع غرامات التأخير
للسفن العاملة في ميدان النقل البحري وفقاً لعقود استئجار السفن ، وبمبدأ
غرامات التأخير على السفن التي تقوم بعملية الشحن والتفريغ بعد ٣ مسر
انتهاج الوقت المسموح به الذي يكون محدد في عقد الاستئجار .

أما علاوات الأزدحام فهي العلاوات التي تفرضها الموانئ على السفن
الملاحية على المرافئ التي تعاني من تأخير في عمليات الشحن والتفريغ
بترتفع أحور النقل البحري إلى هذه المرافئ .

(١) الدكتور عبد الوهاب ، ١٩٨٩ - الأكاديمية العربية للنقل البحري
وهدف كبير لدعم الاقتصاد المصري وتطور صناعة النقل البحري ،
العدد الرابع عشر ، تشرين الثاني ، ص ١٨ - ٢٢ .

هذا وقد بلغت علاوات الارحام التي وضعها المؤتمر الملاحقي
العامل بين موانئ ألمانيا الاتحادية - بلجيكا - هولندا - وشمال فرنسا ،
ومن موانئ القطر كالتالي :

السنة	النسبة /	على التعميرة الأساسية
١٩٧٥	١٣٠٪	" " "
١٩٧٦	٩٠٪	" " "
١٩٧٧	١٤٠٪	" " "
١٩٧٨	٣٥٪	" " "

وقد بلغت كمية البضائع المستوردة الى القطر لصالح القطاع العام
على سفن الخطوط المنتظمة عن طريق مرفأ طرطوس عام ١٩٧٥ كمية
(٥٨٧٨٢٧) طناً بلغت أحجور شحنها (٢٣٤٤٠٨٨) مليون دولار
وبلغت علاوات الارحام لنفس العام ١٩٧٥ مبلغ (٢٠٨٨٢٢٩٨) مليون
دولار .

هذا يعني أن القطر دفع أحجورا بشحن مبلغا يزيد عن (٥٤) مليون
دولار بدلا من (٣٢٤) مليون دولار . ويكون متوسط أجرة نقل الطن
الواحد تساوي :

$$٢٣٤٤٠٨٨ + ٥٨٧٨٢٧ = ٥٦٨٨٨ \text{ دولار}$$

وتوسط علاوة الارحام التحقق على الطن :

$$٢٠٨٨٢٢٩٨ + ٥٨٧٨٢٧ = ٢٥٨٥٢ \text{ دولار}$$

$$\text{أي أن تكلفة نقل الطن} = ٥٦٨٨٨ + ٢٥٨٥٢ = ٩٢٤٠ \text{ دولار}$$

وبالتالي فإن مجموع ما دفع أجرة نقل البضائع المستوردة عن طريق مرفأ
طرطوس :

$$٩٢٤ \times ٥٨٧٨٢٧ = ٥٤٣١٥٢١٤ \text{ دولار}$$

$$\%61.5 = \frac{100 \times 56788}{9240} = \text{نسبة الزيادة من أجرة النقل العادية}$$

أما عن طريق مرفأ اللاذقية فقد بلغت الكميات الواردة لصالح القطاع العام لسنة ١٩٧٥ فقد كانت على الشكل التالي :

(١٥٢٢٥٧٤) طناً ، وبلغت شحن هذه الكميات (٨٥٦١٢٥٧٨)

دولاراً ، في حين بلغت علاوات الازدحام على هذه الكميات (٥٦٨٩٥٦٦٦) دولاراً .

وعلى هذا فان متوسط أجرة الطن الواحد

$$56722 = 1522574 + 85612578 \text{ دولاراً}$$

أما متوسط علاوة الازدحام المتحققة على الطن الواحد

$$27368 = 1522574 + 56895666$$

في أن تكلفة نقل الطن تصبح :

$$9358 = 27368 + 56722 \text{ دولاراً}$$

وبالتالي فان مجموع ما دفع على نقل هذه الكميات عبر مرفأ اللاذقية :

$$142494600 = 1522574 \times 9358 \text{ دولاراً}$$

وبهذا فان نسبة الزيادة على الأجرة العادية لنقل الطن هي :

$$\%60 = \frac{100 \times 56722}{9358}$$

وبهذا فان مجموع المبالغ المدفوعة أجرة نقل البضائع الواردة على

خطوط المواصلات الملاحية المنتظمة فقط عبر مرفأ القطر طرطوس واللاذقية :

$$196809879 = 142494600 + 54315214 \text{ دولاراً}$$

أما غرامات التأخير فنشير إليها بالحقا التالى :

سعيئة حملتها (٢٢) ألف طن قمح أمت مرفأ طرطوس فـــــــ
١٩٨٨/٤/٥ وكان معدل الصراة اليومى (٤٠٠٠) دولار وكان الوقت
الضائع (٧) أيام و (٨) ساعات و (٢٨) دقيقة زيادة عن الوقت المسموح
به فكانت الصراة (٢٩٤٦٦) دولارا في حين كانت أجرة النقل
(٤٤٠٠٠٠) دولار . (١)

ومن خلال ذلك تتبدى لنا أهمية المرفأ وقدراتها التكنولوجية
والبشرية ، على السرعة في انصار مهماتها بالشكل الأمثل ، وفي الوقت
الأمثل .

ثالثا -

ضرورة العمل على إنشاء معهد لتدريب البحارة والعاملين في الصناعة
البحرية من أجل خلق عالة بحرية فنية متدربة سواء للعمل على السفن
أو للعمل في الموانئ البحرية تماشيا مع كل دول العالم التي تهتم بهذا
الموضوع . وعلى سبيل المثال :

١ - في القطر المزارى الشرقى حيث أقيم معهد بحرى فنى العزائسر
الخاصة لتعليم وتدريب الضباط البحريين للعمل بالشركة الوطنية
العزائرية للملاحة .

٢ - في القطر التوسى الشرقى حيث يوجد كلية بحرية في (سوسة) منذ
عام ١٩٦٦ تقوم بتدريس امحالة البحرية .

٣ - كذلك أنشأت ليبيا كلية بحرية للتدريب . .

(١) دراسات ميدانية ، قام بها الباحث من خلال سجلات الشركة السورية
للنقل البحرى (سيريامار) في دمشق .

ولا سيما أن كل دول العالم المعاصر تهتم بالمقل البحري والدراسات البحرية اهتماما بالغا وتقوم ببناء المدارس والمعاهد والكليات من أجل تدريب الطواقم البحرية وخاصة في الدول المتطورة مثل : الولايات المتحدة الأمريكية - الاتحاد السوفياتي - المملكة المتحدة - فرنسا - الدانمارك - النرويج - اليونان - اليابان - ألمانيا الغربية - هولندا .

وتوضح مجلة هيئة الليدز العالمية أنه يوجد فقط باليونان / ٢٩ / معهد للتدريب البحري ، ويوجد في السلطنة المتحدة / ٥٠ / معهدا بحريا منها (معهد بلاموت - ليفرول) .

رابعاً -

ضرورة إنشاء كلية للنقل البحري لتخريج ضباط بحريين مدعسون الأسطول الوطني ، خاصة إذا علمنا أن لطلاب السوريين يدفعون الآلاف من الدولارات سنوياً للدراسة في الخارج بالأكاديميات البحرية ويقدر المبلغ الذي يدفعه الطالب الواحد سنوياً في الشارقة بحوالي (٥٢٠٠) دولار ، كأقساط سنوية فقط .

خامساً -

ضرورة دعم الأسطول الوطني ليعطي المربي السوري يتقدم القروض من أجل أحداث وتحت يد سفن القطاع الخاص وإحلال محلها سفن حديثة قادرة على خدمة تجارتنا السورية .

سادساً -

إقامة أماكن إصلاح وصيانة للسفن والاسراع في إنشاء لموانئ للسفن ، لفتح اقامته في مرفأ طرطوس .

سابعاً -

تشجيع صناعة السفن البحرية في جزيرة أرواد ودعمها من قبل الحكومة وذلك من أجل وضع نواة لبناء سفن كبيرة الحجم . وكل هذا سيتمحور حول مواضيع عمل جديدة وحضارية واقتصادية تتيح لعرض لتشغيل آلاف العمال العاطلين عن العمل ويؤثر على البلد من فوجت كبيرة للخارج لقاء خدمات ما تقدم ، كما يؤمن للقطر دخلاً كبيراً عن خدماته في هذه المجالات للخير .

ثامنا - خلق نقابة بحرية قوية من أجل حماية الملاحة البحرية السورية من كافة أنواع الاستغلال .

ثاسعا - اعطاء الاستقلالية للشركات للاحية الموحدة وأقصد : الشركة السورية للملاحة البحرية والشركة السورية الأردنية للملاحة البحرية من أجل تطوير أسطولها الحالي . وبالتالي ادارتها ادارة اقتصادية مريحة .

عاشر - الرم جميع المؤسسات التابعة للقطاع العام بالاستيراد على أساس (فوب) واتصدير (سيفه) .

أحد عشر - إلزام جميع الوزارات والمؤسسات العامة بالاستيراد والتصدير عن طريق المؤسسة العامة السورية للنقل البحري (سيريامار) حصرا ، على أن تقوم هذه الأخيرة بتأمين نقل جميع الواردات والصادرات السورية على سفن الأسطول السوري وتقوم بنفس الوقت باستئجار سفن على أساس عقد آجار سفينة عارية وتقوم بتشغيلها وتأمين طاقمها السوري فتؤمن بهيئته الحالية تشغيل عماتها البحرية . وذلك بعد دعم المؤسسة بالخصومات والاختصاصات البحرية .

اثنا عشر - جمع المعلومات الخاصة بمؤشرات الأداء الاحصائية في المرافق لاستخدامها في تقييم الانحاحية وتخصيصها على مؤسسات القطاع العام من أجل الاطلاع عليها وأخذها في الحسبان عند عقد عقود النقل الخاصة بالبيضائع المستوردة الى القطر .

ثلاثة عشر - اتباع أسلوب احصائي حديث في عملية تبويب المعلومات من أجل استخدامها في حال ادخال الحاسب الالكروني .

أربعة عشر - اصدار نشرات دورية عن وضع النقل البحري في القطر العربي السوري بشكل شهري وسنوي ، وربحيته ، مقارنة بمتوسط ربحية النقل البحري العالمي .

خمس عشرة -

التخفيف من الاحراجات البيروقراطية والروتينية الصفة للمعامل الاقتصادية بين الدول العربية والأجنبية ، وعلى عوامل جذب لهم لاستعمال مرافقنا ، لما في ذلك من تحقيق دخول كبيرة للقطر من الحملات الصحية لقاء خدمات المرافق من جهة ، ولقاء الترانزيت من جهة أخرى .

- المصح الميداني الدوري لحاجات قطاع النقل البحري من الكوادر والعمال المتخصصة وذلك من أجل تخطيط الاحتياجات المستقبلية .

- الانضمام الى الاتفاقيات البحرية

- المشاركة في مناقشة وصياغة مشروعات الاتفاقيات الطلاحية الدولية .

- وضع خطة علامية مبرمجة مهمتها التعرف بموانئ القطر وتوضيح قدراتها على استقبال جميع البواخر بإداره توفير كل متطلبات الخطوط النظامية .

- وضع برمجة لمستودعات القطاع العام السوري على مدار السنة درأ لحدوث اختناقات ازدحام يربط على القطر غرامات تأخير وحلاوات ازدحام ، أى يجب حساب الفترة التي ترو فيها البضاعة الى القطر قبل أو بعد الحاجة اليها بحيث تمنع حدوث الاختناق وتكيد التأثير المالية التي تمتد في نهاية الأمر ارتفاع في تكاليف العميلة نتيجة ارتفاع سعر السلعة .

- اختيار ناقلات صب لتكون النواة الأساسية للأسطول السوري الممكن انشاؤه لنقل البضائع ذات الأحجام الكبيرة أخال القمح والسكر والفوسفات وغيرها من المواد الصب .

- العمل على نقل تجارتنا الخارجية دون وسطاء وعبر المؤسسة العامة السورية لنقل البحري .

- تأمين ارتباط المرافق السورية بشبكة من الخطوط الحديدية والبحرية .

- تشكيل أسطول نقل برى من أجل خدمة مرافق القطر ومضاع الترانزيت .
- فيما يخص نقل النفط السوري في الوقت الحاضر المثل سريعاً
- على أساس أحداث تغييرات في عقود بيع النفط من أجل وضع بند
- ينص على أن تقوم بنقل جزء من نفطها السباع ، من خلال استئجار
- ناقلات نفط ، وخاصة أن هناك ناقلات عربية واقفة عن العمل
- تنتظر من أجل التشغيل .

الخاتمة

على ضوء ما سبق عرضه لمكونات والخصائص المميزة لاقتصاديات النقل البحري ومدى علاقتها بالتجارة الدولية والعربية والسورية تبين لدينا أن للنقل البحري أهمية واستراتيجية على التنمية الاقتصادية ، حيث يلعب دوراً وأني المستطرفة للتجارة الدولية ويؤمن متطلبات الخطط الاقتصادية الموضوعة للاقتصاد الوطني في الوقت المناسب تمديدا واستيرادا فيما هم بذلك في توفير الوقت والسعر والربح .

كذلك تبين لنا أن عدد قليل من الدول الرأسمالية ومؤتمراتها الملاحية تلك اليد الطولى في ميدان النقل البحري العالمي بسيطرتها على أغلب مكونات الصناعة البحرية وأن الدول النامية لا تزال تعاني استغلالاً مزدهراً من خلال العلاقات الاقتصادية اللا متكافئة بينها وبين الدول المتقدمة بسبب التردى النسبي لأسعار صادرات الدول النامية وارتفاع أسعار وارداتها في الدول الصناعية وسيطرة الدول الرأسمالية على مركز قرار أحجار النقل البحري من خلال مؤتمراتها الملاحية وأسطولها الملاحية دون اشراك الشاحين (الدول النامية) في الحوار والمناقش بخصوص تحديد هذه الأمور .

وهذا ما دفع الدول النامية لسلطانية بتغيير سلوك المؤتمرات الملاحية عبر مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) ولكن بالرغم من حصول الدول النامية على جزء من حقها باتفاقية تنص على وجوب توزيع النقل البحري على سفن تحمل أعلام الدول المختلفة على أساس ٤٠٪ على سفن الدول الصادرة و ٤٠٪ على سفن الدول المستوردة و ٢٠٪ على سفن المؤتمرات الملاحية إلا أنها لا تستطيع أن تمارس هذا الحق في نقل تجارتها الدولية وذلك لضعف أسطولها الوطني من جهة ، ولضعف تكاليف إنشاء أسطول وطني جديد من جهة أخرى الأمر الذي يتطلب تكاتف جهود

المصطلحات البحرية

أعالي البحار :

لمياه الدولة الخارجة عن حدود المياه الإقليمية الملاصقة لساحل الدولة التابعة لها .

تحويل السفينة :

أي إدخالها إلى الموضىء المأوى من أجل إجراء صيانة عامة لها .

التخريد :

هي أماكن تفكيك السفن وصهرها من أجل إعادة إنتاجها من جديد .

التدشين :

عملية انزال السفينة إلى الماء للمرة الأولى وتتم عادة في حفل يتناسب مع أهميتها .

الترسانة :

مكان على شاطئ بحر أو بحري مأوى معد لبناء السفن أو إصلاحها .

التأجير :

وهو وضع السفينة على الرصيف البحري وتجهيزها بالمربط من أجل الشحن أو التفريغ .

المنوح (شحط) :

انعراف السفينة بسبب حادث أو قوة طبيعية عن خط سيرها في الممر المائي واتخاذها وضعاً مائلاً فيه أو ارتباطها بالشاطئ .

حاجز أمواج :

رميه صناعي من الكتل الخرسانية يمتد الى الماء لسافات طويلة لصد الأمواج وحجز المواد لخرابة من الدخول الى الميناء والمعبر الملاحقي لحماية السفن الراسية خلفه من تأثير الأمواج .

حمولة السفينة :

حجم جميع فراغات السفينة مقدرا بالطن وهو وحدة القياس ورمزها / ١٠٠ / قدم مكعب و (٢٨٣) متر مكعب .

حمولة كلية سفينة :

هي جميع الفراغات المتبعة بالسفينة .

حمولة صافية :

هي الحمولة التي تعبر عن الفراغ المنتج للأحور البحرية .

حمولة وزنية :

مقدار ما تستطيع أن تحمله السفينة من البضاعة والوقود والماء ومعدات الصابرة .

حوض الحفاف :

مكان محفور على شاطئ البحر ويتصل بموساطة باب متحرك أفقيا لادخال السفينة المراد اصلاحها في الحوض الذي يغلق بابه بعد ذلك ويصرف من الماء .

حوض عائيم :

حوض متحرك مفتوح الطرفين له جدران مزدوجة يملأ بالماء من البحر بموساطة مضخات خاصة ، كي ينقل الحوض ويتحرك الماء بتدويره

السفينة المراد اصلاحها ثم يعرض اسفل راس من الماء فيطوف الحوض ويدخله السفينة .

خط الشحن :

علامة موجودة على جانب السفينة لبيان حمولتها في مختلف فصول السنة وللمناطق المناخية .

دومان :

عجلة قيادة معدنية أو خشبية ذات ثمانية مقابض تستخدم لتغيير اتجاه السفينة أو المحافظة على خط سيرها .

الدفة :

شريحة من الصلب متحركة شبيهة في مؤخره السفينة بشكل تفتح وراء الرافى ويستعمل لتوجيه السفينة ، ويمكن استعمالها يدوياً أو آلياً من خلال عجلة القيادة .

رمان السفينة :

الشخص الذى يتولى قيادة السفينة والاشراف عليها والمسؤول عن سيرها وعلى طاقمها وركابها علاوة مع تشيله وهو على ظهرها الصلطة العامة ومالك السفينة .

رصيف بحرى :

هو بناء يمتد في البحر تفت الى حواره السفن من أجل الشحن والتفريغ ومزود باليات من أجل الشحن والتفريغ .

رفاص :

هو عبارة عن شكل مروي متصل بمعمود بماكينه السفينة وهو الذى يقوم بتحريك السفينة ويمكن أن يكون للسفينة أكثر من رفاص .

سطح البحر :

مستوى صفحة الماء ويعتبر مسووه صفرا وقد اتخذ أساسا لقياس الارتفاعات والانخفاضات على سطح الأرض .

سطح موزوح :

أي أن السفينة لها سطح أو سطوحا تحت السطح الرئيسي .

شمعة الرباط :

كذلك حديدية منتظمة الشكل ، مثبتة في قاعدة في الخرسانة المسلحة مشيدة على أبعاد متقاربة ، على أرضه الموازي ، وضاف الممارى المائية لرباط السفن فيها عند تجميعها .

شمسية دورية :

هي عاتمة على سطح الماء تستعمل كوسيلة لربط السفن أو علامات مصيعة للاسترشاد بها ليلا أو يحدد بها الممرات الصالح للملاحة وتثبت عن طريق وجود ثقل حديدى ضخم في أسفلها .

الصاهورة :

يقال على السفينة التي تترك المياه بدون حمولة أنها تغادر السفينة على الصاهورة ومن أجل حفظ تدوير السفينة يملأ خزائنها بالماء البحر .

الصندل :

سفينة مسطحة القاع ذات عنابر متسعة على شكل حاوية تستعمل في نقل الحمولات المختلفة ، تغطر أو تتحرك آليا .

طاقم السفينة :

جميع العاملين على السفينة الذين يشرفون على سيرها ونظامها وصيانتها وخدمة ركابها .

قاطس :

• عمق الجزء المغمور في الماء من بدن السفينة ويقاس بالقدم .

عنبر :

• حجرة بداخل السفينة تستعمل فيها البضائع وتختلف عدد العنابر في السفينة حسب حجم السفينة ونوعيتها .

قطاس :

• الشخص الذي يقف في أعماق الماء لعدد متفاوتة تبعاً لطبيعة عمله ويرتدى لذلك جهازاً خاصاً يحكم يتصل بمضخة لضغط الهواء فيه .

الفرط (الدكة) :

• وهي البضائع السائبة غير معبأة مثل العوسقات - فحم - حبوب .

الفتار :

• هو برج أو مكان يسهل رؤيته بوضوح ويرسل اشارات ضوئية ليلاً لارشاد السفن في الملاحة .

قاطر :

• سفينة صغيرة قوية معدة لسحب الوحدات البحرية المختلفة ولقطر السدن ومساعدتها للدخول والخروج من الموانئ .

• قرنيه : العمود القوي للسفينة ، خشبي أو معدني .

قطر :

• عملية سحب السفينة أو الوحدة العائمة بالسحب أو الكابلات بواسطة قاطر .

قلطه :

عطيه رم خشب وشقوق الوحدات البحرية لمنع تسرب المياه السطحية داخلها .

كراكسة :

هي عائمة بحرية مزودة برأس حفر من أجل تنظيف الموانئ والممرات المائية من الأوحال والأتربة والرمال المتجمعة ولترسيبه التي تعميق الملاحة البحرية .

النافيست :

ملخص لأهم تفاصيل البضائع المنقولة وهذه التفاصيل مأخوذة من مستندات الشحن وتشمل حجم البضائع وسعرها وتفاصيل أخرى .

عابرون :

حامية عائمة مجهزة لنقل البضائع من الرصيف إلى السفن الراسية في عرض البحر والعكس .

مخطاف :

جسم معدني ثقيل يتكون من ساق تنتهي في الأسفل بذراعين مقوستين أو أكثر . ومن الأعلى حلقة مستديرة يربط فيها جنزير حديدى شذله السفينة بواسطة آلات خاصة حتى يغوص في قاع البحر لتثبيت السفينة في حالمة رسوها .

مرسى : مكان داخل الميناء تتم فيه عملية الشحن أو تفريغ السفن .

مرش :

الشخص الذي يقدم لمران السفينة كافة الارشادات والتوجيهات اللازمة له عن خصائص الطريق الذي تختاره سفينة وذلك لتحديد سيرها

عند دخول الموانئ* وإخراج منها أوفي القنوات البحرية ، ويعرف الأون
بمرشد سفينة والثاني بمرشد قناة .

معامل التستيف : ويعني العلاقة بين وزن البضاعة المسقولة بهما وحجمها .

ونش :

آله رافعه ثابتة أو متحركة بحرية أو برية ذات ذراع قوية تتحرك في
كافة الاتجاهات لرفع الحمولات وإنزالها .

النولون : هو أحجرة نقل البضائع من مرفأ معين إلى آخر معين أيضا .

المصطلحات العلمية والعالمية البحرية
باللغة الانكليزية

A

Accumulation	التكدس
Actual total loss	الخسارة الكلية الفعلية
Address commission	عمولة المستاجر
Advance freight	أجرة الشئ (الشووب) مدفوعة سلفا
Against all risks	حد كل الاخطار
Agent	وكيل
Agency fee	اتعاب الوكيل
Aground	الجوح
Assurance company	شركة تأمين
Average adjuster	خبير تحديد الخسائر

B.

Ballet cargo	البضائع المعبأة في بالات
Baltic exchange	بورصة البلطيق
Bar draught	أقصى حد لخاض السطينة
Bare boat	سفينة مارية
Berth	مأوىة
Berth charter	تأجير السفينة على أساس شحن البضائع على الرصيف
Berth dues	رصيف
Bill of loading (bill)	بوليصة الشئ
Broke rage	السمرة البحرية
Broken stowage	الفراغات غير المشغولة من العنبر

B

Buyer must	التزامات المشتري
Bulk	الفرط (صب)
Buoy	العوامة (الشمندورة)
Cargo insurance	عقد تأمين بضائع
Charter agent	وكيل المستأجر
Charting agent	وكيل الناجير
Charter party	مشارطة الإيجار
Classification of ships (S.C)	تصنيف السفن
Clean bill of lading	بوليصة الشحن النظيفة
Clear days	الأيام المعتمدة
Common safety	السلامة العامة
Conferences of maritime (M.C)	المؤتمرات الملاحية
Congestion	الازدحام
Consecutive	الرحلات المتتالية
Containers	الحاويات
Cost insurance and freight (C.I.F)	سيف
Crude petroleum	البتروئ الخام
Cubic capacity	السعة التكعيبية

D

Damage to ship	التلف الذي يحدث للسفينة
Data	بيانات
Dead freight	مولون البضاعة التي لم شحن (مولون الضائع)
Dead weight tonnage	الحمولة الساكنة (الحمولة القصوى للسفينة) مقدرة بالأطنان الطولية
Deck cargo	بضائع السطح
Demise charter party	استئجار السفينة مع حق الإدارة الملاحية والنحارية
Demurrage	غرامة التأخير
Derricks	رافعات السفينة

D

Dispatch time	كمب الوقت
Displacement tonnage	وزن المقيمة الاجمالي
Deck dues	رسوم السفينة
Draft	الغاطس
Dredgers	سفن (الكراكات)
Drill ship	سفينة حفر
Dry cargo freighters	سفن نقل البضائع الجافة
Dry docking	دخول السفن الى الاحواض الجافة

E

Economics speed	السرعة الاقتصادية للسفينة
Endorsment of bill of loading	تظهر بوسيلة الشح
Even keel	توازن السفينة

F

Ferries	سفن العبّارات
Floating policy	بوليصة عائمة
Fighting ship	سفينة حربية
Fishing ships	سفن الصيد
Foul bill	بوليصة غير نظيفة
Free on board (F.O.B)	فوب تسليم ظهر السفينة
Free in and out (F.I.O)	فيو
Free particular average	عقد تأمين مع عدم ضمان الفوارق الخاصة
Freight	النولون
Freight idea	النولون المعروف
Freight policy	التأمين على أجرة السفينة
From door to door	من الباب الى الباب

G

General average	المواريعة العامة
Giant tankers	الناقلات العملاقة

	G	الحصول الكلية
Gross tonnage		
	H	
Handling		مناولة
Harbour		الميناء
Hatches		فتحة العنبر في السفينة
Heavy derricks		رافعة المثالات
Heavy cargo		البضائع الثقيلة
High seas		أعالي البحار
Hull ships		بدن السفينة
	I	
Ice Breakers		سفن تكسير الثلج
In Ballast		على المابورة
In bulk		صب
Indemnity		التعويض
International commercial terms		التجارة الخارجية
In turn		استثمار الدور
	K	
Keel		قريفة
	L	
landing		اتزال البضائع
Laying up pools		اتحادات ملاك السفن
Lay days		أيام الشحن وقتلربغ
Levant		الليمانت
Light cargo		البضائع الخفيفة
Liner		سفينة تعمل على خطوط منتظمة
Liner terms		شروط الخطوط المنتظمة

Lighter	المعدل
Lloyd's register of shipping	سجل اللويدز الملاحي
Lloyd's	اللويدينز
Load lines	خط الحمولة القصوى
Long ton	الطن الطولي (١٠١٦ كغ)
Launching	نزول السفن الى المياه
Lump sum freight	النولون المقطوع
Lunch	تدشيس

N

Maritime	العلاحة
Manifest of cargo	مانيفست البضائع
Market research	دراسة السوق الملاحية
Metric ton	الطن المنري
Mixed cargo	البضائع المختلفة
Mixed policy	عقد تأمين مختلط

N

Nationality	جنسية السفينة
Net register tonnage	الحمولة الصافية المسجلة
Net weight	الوزن الصافي
Nubolt wood	موه نمر الأخشاب الكندية لشحن الأخشاب
Tramp conference	على السفن المستأجرة

O

Oil tankers	ناقلات نفط
Open charter	مشاركة مفتوحة
Open policy	بوليصة تأمين مفتوحة
Operating the ship	تشغيل السفن
Operating expenses of ship	المصاريف الادارية للسفينة

O

Order bill of loading	بوليصة شحن لحاملة
Outsider	سفن خارج المؤتمر
Outport	الموانئ الخارجية

P

Passenger vessels	سفن الركاب
Pallet ship	سفن الطهيال
Particular average	المواربة الخاصة
Perils of the sea	المخاطر البحرية
Pilot	المرشد
Pilotage	رسوم الارشاد
Pilot ships	سفن الارشاد
Plimsoll mark	علامة بليمسول
Profit ability of ships	أرباحية السفن
Propeller	الرفاس

R

Register ton	الطن المسجل
Research ships	سفن الأبحاث العلمية
Reinsurance policy	بوليصة إعادة التأمين
Roll on roll off RO/RO	سفن الدخرجة

S

Salvage tugs	سفن الإنقاذ البحري
Scrapping pools	مجمعات التفريد
Sea worthiness	صلاحية السفن للملاحة
Seller must	التر مات البائع
Several valued policy	تعدد بوليصات التأمين ذات القيمة المحددة
Ship broker	سمسار شاحير السفن

Shipper	شاحن
Shipping agency	الوكالة البحرية
Shipping note	بيان السفينة
Ship building	مناعة بناء السفن
Ship insurance	مقد تأمين سفينة
Shifting cargo	مصاريف نقل الشحنة داخل السفينة
Sailing cards	جداول ابحار
Sister ship	السفن الشقيقة
Stability	توازن السفينة
Stowage	تحتيف البضائع
Stowage factor	عامل تحتيف
Stowage plan	مخطط التثبيت
Surveys	عمرة السفينة

T

Tankers	السفنلات
Tariffs freight	تعريفات السواك
Time charter	المشارطة الزمنية
Time chartered vessel	السفن المستأجرة
Time policy	عقد تأمين بالمدة
Total loss	الخسارة الكلية
Towage	القطر
Tramp ship	سفينة متجولة
Transit cargo	بضائع السواك
Tug boat	رورق قطر

V

Voluntary stranding	الشط الاختياري
---------------------	----------------

V

Valued policy	بوصية التأمين المحددة القيمة للشيء المؤمن عليه
Voyage policy	مقد تأمين رحلة

W

Ware house to warehouse	وثيقة التأمين من المخزن إلى المخزن
Water/oil supply ship	مفن التموين بالمياه والوقود
Weather ships	مفن الأرصاد الجوية
White sea	البحر الأبيض (هو عبارة عن خليج من بحر بارنتس) ومضائقه ٩٥٢٦٨ كم ^٢ .
With particular	التأمين مع ضمان العواربة الخاصة

المقاييس البحرية

المقاييس المتربة

البيانات

		١- الأطوال :
سم	٢٥٤	بوصة
سم	٢٠٤٨	قدم
سم	٩١٤٤	باردة
		* ميل بحري
مترا	١٨٥٢	انكليزي
"	١٨٥٢	امريكي
"	١٨٥٢	دولي
"	١٨٥١	عند
كم	٥٥٦	مربع بحري
		٢- المساحات :
سم	٦٤٥	بوصة مربعة
م	١٢	قدم مربع
كم	٢٥٩	ميل مربع
		٣- الحجم :
سم	١٦٣٨٧	بوصة مكعبة
م	٢٨٣	قدم مكعب
م	٢٨٣	طن حجري
		٤- الأوزان :
كغ	١٠٠٠	طن متري
"	١٠١٦	طن انكليزي (طول)
"	٩٠٧	طن أمريكي

- مراجع البحث -

- ١- باللغة العربية :
 لكتب :
 عثمان هارون ، ١٩٨٤ - الاقتصاد البحري . مشاة المعارف ،
 ٢٦٨ صفحة .
 سكندرية ،
 الانصارى أحمد نواد ، ١٩٦٥ - سادي التأسيس ، القاهرة ، ٢٣٩ صفحة .
 اولوليس كاريب / ترجمة مختار السويفي () ، ١٩٧٩ - اقتصاديات النقل
البحري . القاهرة ، ٢٨٨ صفحة
 البرشموي عبد الحميد ، ١٩٧٥ - البضائع المنقولة بحرا والعناية بها ،
 الطبعة الثانية ، الاكادمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية ،
 ٣٨٨ صفحة .
 جمال الدين علي ، ١٩٨٧ - القانون البحري . الكتاب الحامسي ، جامعة
 القاهرة ، ٥٧٧ صفحة .
 ٥- جمال الدين علي ، ١٩٨٣ - القانون التجاري (بوي بحري جوي) ، كلية
 الحقوق ، جامعة دمشق ، ٥٧٢ صفحة .
 ٦- حدا د الياس ، ١٩٨٣ - الطبعة الأولى ، مطبعة حاسب ،
 الحقوق ، جامعة دمشق ، ١٩٨٦ - مقد التأسيس ، مشاة
 ٧- حريرا شفيق ، ١٩٨٦ - الطبعة الثانية ، مشاة
 ٢٢٣ صفحة .
 ٨- حسني أحمد ، ١٩٨٣ - البيوع البحرية ، الطبعة الثانية ، مشاة
 المعارف ، الاسكندرية ، ٦١٢ صفحة .
 ٩- حسني أحمد ، ١٩٨٥ - عقود استعمار السعر
 الاسكندرية ، ٤٦٢ صفحة .
 ١٠- حسني المطير عبد القادر ، ١٩٨٣ - المعايير وأثرها في تنفيذ عقد
النقل البحري . ٤٠٢ صفحة .

- ١١- وكي رمزي ، تشرين الأول ١٩٨٢ - التاريخ النقدي للتخلف . عالم المعرفة ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ، ٣٩٨ صفحة .
- ١٢- اسويقي مختار ، ١٩٨٢ - مصطلحات النقل البحري والتجارة الخارجية .
القاهرة ، ٣١٦ صفحة
- ١٣- شعوف عزيز ، اصطلاحات في النقل البحري والتأمين والنقل . لجمهورية العربية السورية ، وزارة النقل ، شركة التوكيلات اسلاحيه ، الادارة العامة ، فرع اللاذقية ، ٢١٧ صفحة .
- ١٤- شعوف عزيز العاليي عبد الكريم ، مدخل الى أهم المصطلحات البحرية .
١٣١ صفحة .
- ١٥- شعبان اسماعيل ، ١٩٨٢ - العلاقات الاقتصادية الدولية . مديرية الكتب والطبعات ، جامعة حلب ، ٤٦٦ صفحة .
- ١٦- الطريفي عبد الله ، الحسيني داروق ، ١٩٦١ - نفط البترول العربي .
معهد الدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، ١٢٤ صفحة .
- ١٧- عبد الصميل محمود ، ١٩٨١ - النفط والوحدة العربية ، الطبعة الثالثة ،
مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ٢٤١ صفحة .
- ١٨- عبد الحميد عمر عادن ، ١٩٧١ - دور التأمين في التنمية الاقتصادية .
جامعة الدول العربية ، ٧٨ صفحة
- ١٩- عبد الرحمن أحمد حاد ، التأمين . ٦٠٥ صفحة .
- ٢٠- فالكو وسكي ، ١٩٨٢ - وجهة نظر ماركسية حول مشكلات تنمية العالم الثالث . الطبعة الثانية ، دار الحقيقة ، بيروت ، ١٧٤ صفحة .
- ٢١- فروع هشام ، ١٩٨٥ - القانون التجاري . الطبعة الثانية ، مديرية الكتب والطبعات الجامعية ، جامعة حلب ، ٣٦٤ صفحة .

- ٢٢- كامل عباس العلواني ، ١٩٦٥ - الخطر والتأمين . دار المعارف ،
عصر ، ٣٣٣ صفحة .
- ٢٣ كتاب المعرفة الاتصالات والواصلات ، سويسرا ، جنيف ، ١٠٦ صفحة .
- ٢٤ كمال طه مصطفى ، هادي القانون البحري . الطبعة الثالثة ، السدار
الجامعية ، ٥١٧ صفحة .
- ٢٥ كيرلس جورج حليم ، ١٩٧٥ - قناة السويس . دار المعارف ، مصر ،
القاهرة ، ٢٦٤ صفحة .
- ٢٦ لويس بيرجر الأمريكية (شركة) ، - ١٩٨٠ - العراق والشحن البحري
دراسة النقل الشاملة في الجمهورية العربية السورية . المجلد الخامس .
- ٢٧ مجموعة من المؤلفين ، ١٩٨٢ - المواصلات في الوطن العربي .
الطبعة الأولى ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، ٤٠٣ صفحة .
- ٢٨ مجموعة من الوثائق ، ١٩٨٧ الاتحاد السوفياتي والعلاقات الاقتصادية
الدولية . دار التقدم ، موسكو ، ٣٢٧ صفحة .
- ٢٩ محمود الصياد محمد ، ١٩٥٦ - النقل في البلاد العربية . معهد
الدراسات العربية العالية ، جامعة الدول العربية ، ٨٦٧ صفحة .
- ٣٠ مهنا عبد العزيز ، فهمي حسين ، ١٩٥٠ - اقتصاديات السكك الحديدية .
الطبعة الثانية ، مكتبة النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٥٣ صفحة .
- ٣١ نحاس عادل ، وبن الحايدين يوسف ، مقدمة في القانون البحري .
الأكاديمية العربية للنقل البحري ، ٢٧ صفحة .
- ٣٢ وزارة الدفاع ، الأساطون التجاري الاسرائيلي ، شعبية المحاورات ، فرع
العلوم ، قسم الدراسات ، ١٠٣ صفحة .

- ٧- مجلة الاقتصاد والاعمال ، مشربس الثاني ١٩٨٦ . العدد / ٨٢ / .
- ٨- مجلة النفط والتعاون العربي ، منظمة الاقطار العربية المصدرة للبترول ، ١٩٧٦ المجلد الثاني ، العدد الاول .
- ٩- مجلة عالم التجارة ، مجلة التجارة والصناعة في الهلال العربية ، حزيروان ١٩٧٥ ، المجلد / ١٠ / ، العدد / ٥ / .
- ١٠- مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الصادر عن الأكاديمية العربية للنقل البحري ، الاسكندرية . جامعة الدول العربية .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد / ١١ / ، العدد / ٢١ / ١٩٨٥ .
- مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد / ٥ / ، العدد / ٦ / ١٩٧٩ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد / ٣ / ، العدد / ١ / ١٩٧٧ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد / ٢ / ، العدد / ١ / ١٩٧٦ .
- مجلة الاكاديمية العربية للنقل البحري ، المجلد / ١ / ، العدد / ٢ / ١٩٧٦ .
- ١١- مجلة النقل الصادقة عن وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية .
- مجلة النقل العدد السابع عشر ، ١٩٨٨ .
- " " " / ١٤ / ، كانون الثاني ١٩٨٨ .
- " " " / ١٢ / ، تموز ١٩٨٧ .
- " " " / ١١ / ، نيسان ١٩٨٧ .
- " " " / ١٠ / ، كانون الثاني ١٩٨٧ .
- " " " / ١ / ، آذار ١٩٨٦ .

- رحلة النقل المدد / ٢ / ، نيسان ١٩٨٦ .
- " " " / ٣ / ، ايار ١٩٨٦ .
- " " " / ٤ / ، حزيران ١٩٨٦ .

١٢- مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية ، ١٩٨٧ - استعراض النقل
البحري ، جنيف / ١٢١ / صفحة .

ج- القوانين والقرارات :

١- تقرير عن تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل البحري في القطر العربي
السوري عام ١٩٨٤ ، المرحلة الاولى من اعداد الخطة الخمسية
السادسة ١٩٨٤ - ١٩٩٠ .

- التقرير السنوي لشركة اتوكيلات الملاحية ١٩٨٨ .
- تقرير عن تحليل الوضع الراهن لنشاط النقل والمواصلات ، هيئة
تخطيط الدولة ، الجمهورية العربية السورية .

٢- المرسوم التشريعي رقم / ٨٥ / تاريخ ١٩٤٩ / ٥ / ٢١ ، طبعة ١٩٨٩ .

٣- " " " / ٩٣ / لعام ١٩٧٤ المتضمن احداث وزارة
النقل .

٤- المرسوم التشريعي رقم / ٢٧٤٣ / المتعلق باستثمار العرافين ، السورية ،
تاريخ ١٩٨٥ / ١٠ / ٢٤ الصادر عن رئاسة الجمهورية .

د- المجموعات الاحصائية :

١- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٧٦ ، الجمهورية
العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

٢- المكتب المركزي للاحصاء - المجموعة الاحصائية لعام ١٩٧٩ ، الجمهورية
العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

- ٣- المكتب المركزي للإحصاء - المجموعة الإحصائية لعام ١٩٨١ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .
- ٤- المكتب المركزي للإحصاء - المجموعة الإحصائية لعام ١٩٨٥ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .
- ٥- المكتب المركزي للإحصاء - المجموعة الإحصائية لعام ١٩٨٨ ، الجمهورية العربية السورية ، رئاسة مجلس الوزراء .

A- English Books :

ثاميا - المراجع باللغة الانكليزية

- 1- ALDERTON. P.M., 1984 - Sea Transport Operation and Economics. Thomas Reed Publication limited 3rd Edition, London 276 P.
- 2- BAPTISTE, 1980 - Tanker Hand Book for deck of officers Brown son and Ferguson limited 6th ed. 460 P.
- 3- BES. J 1960 Chartring and Shipping Terms Barker House, London, E 12 QE, 518 P.
- 4- BRANCH - A., 1987 - Economics of Shipping Practices and Management Chapman and Hall, Second edition, London , New York 360 P
- 5- Zain Al-Abeddin. Y. Maritime Safety Legislation and Management. Arab Maritime Transport Academy 63 P.

B- Periodicals:

- 1 Drewry Shipping Consultants. Aug 1988- Shipping Statistics and Economics London 45 P.
- 2- Drewry Shipping Consultant November 1982- Shipping Statistics and Economics. London 45 P
- 3- Drewry Shipping Dec 1976 Role of Independant Tankers London.
- 4- Drewry World Shipping under Fh gas of Convenience USP London.
- 5- Drydock November-December 1983. FINNBODA Vol 19. No.4. 40p.

- 6- Fair Play International Shipping Journal Statistical Information Feb 1978.
- 7 Journal of ARAB Maritime Transport Academy.
- 8- Lloyd's Register of Shipping, 1982 Economics and Statistics London 16P.
- 9- Lloyd's Register of Shipping 1987- Significant IMO Legislation 23 P.
- 10- Lloyd's Register of Shipping 1987- Merchant Shipping Return 14P.
- 11- Unctad Review of Maritime Transport October 1987, Geneva.
- 12- Unctad Review of Maritime Transport 1982- Geneva.

ALEPPO UNIVERSITY
FACULTY OF ECONOMICS
ECONOMY & PLANNING DEPT



**MARITIME TRANSPORT ECONOMIES AND THEIR RELATION
WITH THE INTERNATIONAL COMMERCE**

**PREPARED BY
KHALIL MOHAMMAD DEEB YASIN**

Supervised by
Prof. Dr. ISMAIL SHA'ABAN

CERTIFICATE

It is hereby certified that the work described in this thesis is the result of the author's own investigations under the supervision of Prof. Dr. Ismail SHA'ABAN in the Department of Economy and planning University of Aleppo , Faculty of Economics and any reference to other researchers work has been duly acknowledged in the text .

Director of Study

٤٠٢٧٨١

Candidate

Prof. Dr. Ismail SHA'ABAN

Khalil Yasseen



DECLARATION

It is hereby declared that this work has not already been accepted for any degree , nor is it being submitted concurrently for any other degree .

Candidate

٤٠٢٧٨١



S U M M A R Y

MARITIME TRANSPORT ECONOMIES AND THEIR RELATION WITH THE INTERNATIONAL COMMERCE

Example (Syria)

INTRODUCTION

The maritime transport sector is considered one of the sectors constituting the economic frame in any state. It plays an important role in the economical, social and service life, and it forms a full integrated and related economical sector of the establishments, organizations, administrations and companies called the Maritime Transport Industry .

First Maritime Transport Industry identification : It is a branch of economy branches that takes an interest in the role and importance of the ship in economical activity and international commerce . Maritime Transport Industry is divided into two parts; Service and Capitalistic . The capitalistic part has specific properties, some of which are :

1. The greatness of the capital invested
2. The technological development
3. Monopolistic international industry

SECOND: International Fleet volume and property :

The International Fleet is distributed, on the International level, into four sets .

1. The developed countries collection
2. Open registration countries collection

3. Socialist countries

4. Developing Countries

In 1970, the volume of of the International Fleet was 217 Million ton, and in 1987 it was about 397 million ton . This is related to the increase of the number of ships, and developing their quality, in accordance with the development of the international commerce .

Whereas the property of the international fleet is distributed into a small number of countries being centralized around eight fundamental countries; which are : USA, Japan, United Kingdom, France, USSR, Greece, Norway and Liberia .

The rate of the propriety of these countries was, in 1983, 62% of the total international load registered, and about 53% of the total number of ships .

The Capitalist Countries control the fleet of the international oil transportation ships through their seven sisters monopolistic companies .

THIRD : The International Trade (Commerce) transported by sea:
The Maritime Transportation plays a basic rule in the international trade, due to its many folded properties, such as :

1. The possibility of reaching any part of the world
2. The ability to carry large quantities of goods
3. It forms the cheapest medium of transportation .

Thereby, it takes the first position in the international trade transport, as 78% of the international trade volume is being transported by sea .

FOURTH : Costs of the international trade transportation :

The maritime transport costs are the most dangerous problems that face the developing countries, as they burden the balances of their payment in foreign currency, as the maritime transport costs, paid by the developing countries during 1980, 1985, 1986, were 113 Milliard dollars .

The problem is on whom the transport charges will be levied at last . This, in fact, depends on the flexibility of the of offering and demanding the internationally exchanged commodities .

Since the exportations of the developing countries (agricultural varieties & raw materials) are excelled with low offer flexibility and relatively high demand flexibility, whereas their imports (industrial commodities and machines) are excelled with high offer flexibility and relatively low demand flexibility, therefor, they will bear the biggest part of transport costs, either for their importations or for their exportations .

FIFTH : Sea freight (Maritime transport charges) :

Maritime transport charges, which are paid as cost of transporting a definite goods from a place to another, are called, in the maritime field, Sea Freight . Charges of the maritime transport vary according to the difference of ship operation methods, as there are two kinds of the ships working in the field of sea transportation :

1. Ships working on regular routes :

The regular ship is the one crossing the seas, working according to time sailing schedules, put in advance. The Maritime Routes (lines) are controlled by the Navigational Conferences, which define the freight rates according to the lists issued by the Tarriif Department.

2. Rambling Ships : Are the ships available at any time for transporting all kinds of goods. They wander about the seas continuously searching for goods. The Rambling ships are operated by international brokers. Prices of these ships are defined according to circumstances of offer and demand in the navigational markets.

Freight prices of the rambling ships are called rental conditions prices or contracting prices; as works of the rambling ships are to be made in the navigational market according to rent conditions. There are two ways to rent a ship :

- A. Bare ship rental : The renter, according to this rental, reserves the right of navigational management and commercial management of the ship.
- B. Renting an equipped ship : The owner provides the renter, according to this method, the ship equipped. There are two kinds of this rental:
 - (1) Time rental of the ship : which is specialized in putting the ship equipped under the renter's disposal for a definite period of time, and the navigational management will be for the renter, whereas the commercial

management is transferred to the owner .

- (2) Renting a ship per journey : which is a contract per which the ship owner undertakes to provide a ship for transporting certain goods for one journey or more . The renter, under this condition, reserves the right for commercial & navigational management .

The maritime transportation sector in the Syrian Arab Republic and the Syrian external maritime trade

FIRST : The maritime transportation sector in the Syrian Arab Republic consists of the following establishments and Administrations :

1. The General Company of Lattkia Port
2. The General Company of Tartous Port
3. Maritime oil centres
4. Maritime Shipping Company
5. General Directorate of ports
6. The Syrian Maritime Fleet

SECOND : The participation of the Syrian Fleet in the Syrian Maritime Trade : The Syrian Fleet means the total ships that carry the Syrian flag, which are registered in the Syrian ports . It follows three sectors :

1. Public Sector : which owns two ships with a total load registered to (11000) tons
2. Mutual Sector : Which owns two ships with a total load registered to (12000) tons
3. Private Sector : The ships of which were, in 1989,

98 ships, the average loading capacity of each is 1000 tons .

THIRD :The Syrian Exterior Maritime Trade :

Statistics shows that the percentage of the goods shipped on board of the Syrian fleet in 1983 was 5.1% only of the Syrian Maritime Trade; which formed in the period 1983 - 1987 about 30% of the total Syrian External Trade .

As for the imported and exported Syrian oil maritime trade, it was done by foreign oil transporters, and petrol and its derivatives form about 67% of the Syrian External Trade .

From all of the above, we notice the weakness of the Syrian fleet participation in shipping the Syrian external trade, which necessitates the creation of a Syrian fleet that is capable of transporting the biggest part of our external trade .